



TURISMO LÍQUIDO

Turismo líquido como una muestra de la sociedad que nos descubre Zygmunt Bauman. Turismo líquido como ejemplo de la sobre-modernidad que anuncia Dean MacCannell. Turismo líquido como expresión del deseo del mar que nos presenta Alain Corbin. Turismo líquido como marco de la arquitectura del tiempo y el movimiento que anticipa Ignasi Solá Morales. Turismo líquido como encrucijada de un paisaje que batalla entre la disolución y la identidad...



UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE CATALUNYA
BARCELONATECH

HABITAT TOURISM TERRITORY INSTITUTE
INSTITUTO HÁBITAT TURISMO TERRITORIO
INSTITUT HÁBITAT TURISME TERRITORI



Turismo líquido como una muestra de la sociedad que nos descubre Zygmunt Bauman.

Turismo líquido como ejemplo de la sobre-modernidad que anuncia Dean MacCannell.

Turismo líquido como expresión del deseo del mar que nos presenta Alain Corbin.

Turismo líquido como marco de la arquitectura del tiempo y el movimiento que anticipa Ignasi Solà Morales.

Turismo líquido como encrucijada de un paisaje que batalla entre la disolución y la identidad...

CRÉDITOS

Editores

Ricard Pié i Ninot y Carlos J. Rosa Jiménez

Coordinación

Belén Nogueira Bernárdez

Edición

Instituto Hábitat Turismo Territorio a través de Iniciativa
Digital Politècnica (UPC)

Universitat Politècnica de Catalunya y Universidad de Málaga

Traducción y corrección de estilo

Iniciativa Digital Politècnica, Sergi Obon Gaspar,
Gabriel Pajares González.

Diseño gráfico y maquetación

Taller Estampa.

ISBN: 978-84-9880-454-6

Depósito legal: B. 12883-2013

© Los autores, 2013

© Iniciativa Digital Politècnica, 2013

Oficina de Publicacions Acadèmiques Digitals de la UPC

Jordi Girona Salgado 31,

Edificio Torre Girona, Planta 1, 08034 Barcelona

Tel.: 934 015 885

www.upc.edu/idp

E-mail: info.idp@upc.edu

Esta obra está licenciada bajo la Licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0. Para ver una
copia de esta licencia, visita [http://creativecommons.org/
licenses/by-nc-sa/3.0/deed.es_CO](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/deed.es_CO).



AGRADECIMIENTOS

Los trabajos e investigaciones que se presentan en esta publicación han sido financiados por diversos proyectos de investigación e instituciones entre los que cabe destacar los concedidos por la Junta de Andalucía, “Las piezas mínimas del turismo” (2007-2009) y el “Atlas del Turismo de la Costa del Sol” (2009-2010). Este libro es una reedición corregida y aumentada de los trabajos presentados en 2010 en formato libro digital (ISBN: 978-84-692-7940) a través de la página web del grupo de investigación *AL>tour, Research group on Architecture, Landscape and Tourism* de la Escuela de Arquitectura Universidad de Málaga (eAM³). Estas investigaciones se iniciaron en 1996 en la *Universitat Politècnica de Catalunya* (UPC), en el *Centre de Recerca i Projectes del Paisatge* (CRPP) con la publicación del libro “Arquitectura y Turismo: Planes y Proyectos” (ISBN: 84-7653-606-2) y continuaron en la Universidad de Málaga (UMA) en el grupo *AL>tour* entre los años 2005 a 2010. Desde 2012 estos estudios se desarrollan en el Instituto “Habitat, Turismo, Territorio” (HTT), siendo uno de sus objetivos profundizar en el estudio de la Arquitectura en la configuración del espacio turístico.

La realización de estos trabajos ha contado con el apoyo de diversas personas e instituciones entre las que queremos destacar a la Rectora de la Universidad de Málaga, Dra. Adelaida de la Calle y su equipo de dirección, por entender que una de las maneras de consolidar la Escuela de Arquitectura de Málaga a nivel local e internacional era abrir una línea de investigación dedicada a la Arquitectura del turismo; a los rectores de la *Universitat Politècnica de Catalunya*, Dr. Josep Ferrer y Dr. Antoni Giró, por promover la colaboración entre las dos universidades para el desarrollo de las enseñanzas y la investigación en Arquitectura; al colectivo de la Escuela de Arquitectura de Málaga, a sus directores, profesores y personal de administración y servicios, por su entusiasmo a favor de un proyecto académico comprometido con el territorio; al grupo de investigadores del grupo *AL>tour*, que aporta una parte substantiva de los contenidos del libro, por su dedicación y constancia en los trabajos de investigación llevados a cabo; a los autores e investigadores que participan en esta publicación, por su esfuerzo e interés; a la coordinadora de esta edición, por el resultado de su constancia y dedicación; a los traductores, correctores, diseñadores y maquettistas. Finalmente, citar al secretario del Instituto HTT, el profesor Josep Maria Vilanova, porque sin su apoyo este libro no habría visto la luz.

TURISMO LÍQUIDO

Introducción

Un Turismo sin Arquitectura o una Arquitectura sin argumento. *p. 8*
Ricard Pié i Ninot, Carlos J. Rosa Jiménez. Editores

1. LAS FORMAS CONSTRUIDAS DEL TURISMO DE MASAS

- 1.1. **Los arquitecturas del turismo: las piezas mínimas.** *p. 16*
Ricard Pié i Ninot
- 1.2. **El turismo como futuro: la ciudad del ocio.** *p. 40*
Carlos J. Rosa Jiménez

2. LAS CONDICIONES DEL DEBATE

- 2.1. **Los datos básicos de la economía del turismo.** *p. 54*
Germán Camino Martínez, Rocío Lima Sánchez, Sergio Reyes Corredera, Daniel Barrera Fernández
- 2.2. **La investigación en turismo desde las disciplinas afines.** *p. 82*
Sergio Reyes Corredera, Germán Camino Martínez
- 2.3. **La historia del turismo.** *p. 92*
Eduardo Jiménez Morales y María Dolores Joyanes Díaz
- 2.4. **El turismo y los modos de transporte.** *p. 100*
Eduardo Jiménez Morales

3. LAS PIEZAS MÍNIMAS DEL TURISMO

- 3.1. **Génesis del hotel turístico.** *p. 108*
Eduardo Jiménez Morales
- 3.2. **Génesis y evolución de la marina turística.** *p. 122*
Nuria Nebot Gómez de Salazar
- 3.3. **Forma y tipología de los puertos deportivos del arco mediterráneo.** *p. 142*
Félix Jiménez Zurita
- 3.4. **Génesis y evolución de los campos de golf.** *p. 160*
Lola Joyanes Díaz
- 3.5. **Forma y tipología de los campos de golf.** *p. 166*
Jesús Cillero Capel, Ricard Pié i Ninot

4. LA CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO; COSTA Y CIUDAD

- 4.1. **Transformación y urbanización del frente costero español.** *p. 192*
Purificación Díaz Ameneiro
- 4.2. **Proyecto de ordenación del Languedoc-Rousillon, Francia.** *p. 206*
Izol Emilia Marez López

- 4.3. **La configuración del espacio turístico en Cancún, México.** *p. 228*
Guadalupe Aldape Pérez
- 4.4. **El proyecto del Atelier ATEA+SETAP en el concurso internacional de Maspalomas – Costa Canaria, España.** *p. 246*
Iván Álvarez León

5. METRÓPOLIS COSTA DEL SOL: DE LA ARQUITECTURA AL PAISAJE

- 5.1. **Los primeros pasos en la Costa del Sol, el rastro entre la huella y la señal.** *p. 268*
Juan Gavilanes Vélez de Medrano
- 5.2. **El Concurso internacional de Arquitectura en Elviria.** *p. 288*
Roberto Barrios Pérez
- 5.3. **Ensayos para un Atlas de la Costa del Sol. Cartografías para la comprensión de un fenómeno complejo.** *p. 300*
Belén Nogueira Bernárdez, Macarena Infantes Ramos, Marta González Coc

ANEXOS: MATERIALES BIBLIOGRÁFICOS PARA LA INVESTIGACIÓN

ANEXO A. LA ARQUITECTURA DEL TURISMO EN LAS REVISTAS DE ARQUITECTURA

- A.1. **Introducción metodológica.** *p. 342*
María José Márquez Ballesteros
- A.2. **Arquitectura (1918-1936), Nacional Arquitectura (1941-1959), Arquitectura (1959-2010).** *p. 344*
Nuria Nebot Gómez de Salazar
- A.3. **Cuadernos de Arquitectura (1944-1970), Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo (1971-1980), Quaderns d'Arquitectura i urbanisme (1980-2007).** *p. 349*
María José Márquez Ballesteros
- A.4. **Casabella Continuità (1956-1964) / Casabella (1965-1970).** *p. 353*
Alessandra Cappai
- A.5. **Architectural Review (1896-1939).** *p. 362*
Antonio Alba Ruiz

ANEXO B. BIBLIOGRAFIA

- B.1. **Bibliografía básica del turismo.** *p. 370*
Sergio Reyes Corredera

LIQUID TOURISM

Introduction

Tourism without architecture o architecture without argument. *p. 8*
Ricard Pié i Ninot, Carlos J. Rosa Jiménez

1. THE BUILDING-SCAPE OF MASS TOURISM

1.1. **The architecture of tourism: the minimal architectural elements of tourism.** *p. 16*

Ricard Pié i Ninot

1.2. **Tourism as future: the leisure city.** *p. 40*

Carlos J. Rosa Jiménez

2. THE CONDITIONS OF DEBATE

2.1. **Economy of Tourism: Basic Information.** *p. 54*

Germán Camino Martínez, Rocío Lima Sánchez, Sergio Reyes Corredera, Daniel Barrera Fernández

2.2. **Tourism research in the related disciplines.** *p. 82*

Sergio Reyes Corredera, Germán Camino Martínez

2.3. **History of Tourism.** *p. 92*

Eduardo Jiménez Morales y María Dolores Joyanes Díaz

2.4. **Tourism and transport modes.** *p. 100*

Eduardo Jiménez Morales

3. THE MINIMAL ARCHITECTURAL ELEMENTS OF TOURISM

3.1. **Genesis of the tourist hotel.** *p. 108*

Eduardo Jiménez Morales

3.2. **Genesis and evolution of the tourist marina.** *p. 122*

Nuria Nebot Gómez de Salazar

3.3. **Form and typology of the marinas of Mediterranean Arch.** *p. 142*

Félix Jiménez Zurita

3.4. **Genesis and evolution of golf courses.** *p. 160*

Lola Joyanes Díaz

3.5. **Form and typology of golf courses.** *p. 166*

Ricard Pié i Ninot, Jesús Cillero Capel

4. THE TOURIST SPACE CONFIGURATION; COAST AND CITY

4.1. **The Spanish Coastline transformation.** *p. 192*

Purificación Díaz Ameneiro

4.2. **The Languedoc-Rousillon Project.** *p. 206*

Izol Emilia Marez López

4.3. **The Configuration of the Touristic Space in Cancún, México.** *p. 228* Guadalupe Aldape Pérez

4.4. **The ATEA+SETAP Atelier project for the international competition Maspalomas – Costa Canaria.** *p. 246*

Iván Álvarez León

5. METROPOLIS COSTA DEL SOL: FROM ARCHITECTURE TO LANDSCAPE

5.1. **The first steps in the Costa del Sol. The trail between the foot print and the signal.** *p. 268*

Juan Gavilanes Vélez de Medrano

5.2. **The Elviria Architecture Competition.** *p. 288*

Roberto Barrios Pérez

5.3. **Cartographies to Understand a Complex Phenomenon: testing for an Atlas of the Costa del Sol.** *p. 300*

Belén Nogueira Bernárdez, Macarena Infantes Ramos, Marta González Coc

ANNEXES: BIBLIOGRAPHIC MATERIAL FOR THE RESEARCH

ANNEX A. THE ARCHITECTURE OF TOURISM IN THE ARCHITECTURAL MAGAZINS

A.1. **Methodological Introduction.** *p. 342*

María José Márquez Ballesteros

A.2. **Arquitectura [1918-1936], Nacional Arquitectura [1941-1959], Arquitectura [1959-2010].** *p. 344*

Nuria Nebot Gómez de Salazar

A.3. **Cuadernos de Arquitectura (1944-1970), Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo (1971-1980), Quaderns d'Arquitectura i urbanisme (1980-2007).** *p. 349*

María José Márquez Ballesteros

A.4. **Casabella Continuità (1956-1964) / Casabella (1965-1970).** *p. 353*

Alessandra Cappai

A.5. **Architectural Review (1896-1939).** *p. 362*

Antonio Alba Ruiz

ANNEX B. BIBLIOGRAPHY

B.1. **Tourism Basic Bibliography.** *p. 370*

Sergio Reyes Corredera

Un turismo sin arquitectura o una arquitectura sin argumento

Ricard Pié i Ninot, Carlos J. Rosa Jiménez. Editores

EL TURISMO: CONQUISTA SOCIAL, ACTIVIDAD VERGONZANTE

El turismo de masas de sol y playa es uno de los fenómenos sociales más importantes de la segunda mitad del siglo XX. Por ello, no es extraño que disciplinas de campos científicos muy distintos le dediquen una atención especial. Sorprende, sin embargo, que la arquitectura no lo haya hecho a pesar del papel que ha desempeñado en la construcción física del espacio turístico.¹ Para entender el porqué de ello se ha de ir más allá de la cuestión arquitectónica y preguntarse sobre la consideración social que disfruta el turismo. Si atendemos a autores como Veblen² o Dumazedier,³ la primera pregunta es si es posible considerar el turismo como un avance social en una sociedad como la nuestra en la que el trabajo se considera el principio y base del progreso.⁴

El turismo de masas ha planteado muchas dudas sobre sus valores a lo largo de la historia, empezando por las que se formulan a principios del siglo XX cuando se debate el derecho de los trabajadores a unas vacaciones pagadas. Para algunos de los parlamentarios que intervinieron en él, las vacaciones pagadas son un peligro, un caldo de cultivo para todo tipo de vicios. Para ellos, aquello que entre las clases pudientes es considerado una oportunidad para su formación personal, en la clase obrera se entiende como una invitación a la holgazanería y al despliegue de los instintos más bajos.

No es extraño que Paul Lafargue, miembro del gobierno del Frente Popular de Francia de finales del XIX y yerno de Karl Marx, publique en 1883 un manifiesto titulado *El derecho a la pereza*.⁵ En él, Lafargue utiliza las palabras malsonantes de sus detractores para defender el derecho y la capacidad de la clase obrera al disfrute de un descanso anual remunerado, al mismo tiempo que denuncia el trabajo como causa de degeneración intelectual y deformación orgánica.

La lucha por las vacaciones pagadas no fue una reivindicación menor frente a la reducción de la jornada laboral,⁶ el descanso semanal

¹ | Véase Pié Ninot, R. (2002), *La arquitectura vergonzante. Catálogo de la exposición "La arquitectura del Sol-Sunland Architecture"*. Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, [et al.].

² | Veblen, T. (1971), *Teoría de la clase ociosa*, México: Fondo de Cultura Económica. Editado por primera vez en Estados Unidos en 1899.

³ | Dumazedier, J. (1962), *Vers une civilisation du loisir*, Paris: Éditions du Seuil.

⁴ | Weber, M. (1984), *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*, Madrid: Sarpe, Grandes Pensadores. Publicado por primera vez en Alemania en 1905.

⁵ | Lafargue, P. (1973), *El derecho a la pereza*, Madrid: Fundamentos.

⁶ | En 1932, Bertrand Russell, en su *Elogio de la ociosidad*, defendería la jornada laboral de cuatro horas como medida para el desarrollo de una sociedad más justa, civilizada y feliz.

o la edad mínima para poder trabajar. Se trata de una reivindicación básica que, en el caso español, no se recoge hasta la Constitución de 1931⁷ y, posteriormente, en la de 1978.⁸

El carácter sospechoso del ocio se proyectará otra vez en el debate sobre el turismo cuando éste se convierta en otra actividad más para el consumo. Frente al carácter gracioso del *Grand Tour*, supuestamente dedicado al conocimiento de los demás, el turismo –el turismo de masas– se convierte en un gran negocio económico y una forma más de alienación social de las clases sociales más bajas. La actividad turística, con ello, se constituye en un nuevo mecanismo de integración y explotación social y, en consecuencia, en otro fracaso de la lucha por la liberación de la clase obrera; en otro paso en falso en el avance hacia un sistema social y económico más libre y justo.

El turismo, además, despertará desconfianzas con relación a su solidez económica. A pesar de ser uno de los motores que impulsaron la superación de la crisis de los años treinta,⁹ y pese al éxito que tendrá a partir de los años cincuenta, la actividad turística se percibirá como una actividad superflua, como el eslabón más débil del sistema y, por ello, como el punto por donde éste se puede fracturar en una de las quiebras cíclicas.¹⁰ Sin embargo, en la crisis del petróleo de los años setenta, en la cual se desmoronan las industrias básicas sobre las que se ha asentado la sociedad industrial del bienestar, como la metalurgia o los astilleros, el turismo apenas experimenta ningún retroceso.

7 | Constitución Española de 1931, artículo 46: “El trabajo, en sus diversas formas, es una obligación social, y gozará de la protección de las leyes. La República asegurará a todo trabajador las condiciones necesarias de una existencia digna. Su legislación social regulará: los casos de seguro de enfermedad, accidentes, paro forzoso, vejez, invalidez y muerte; el trabajo de las mujeres y de los jóvenes, y especialmente la protección a la maternidad; la jornada de trabajo y el salario mínimo y familiar; las vacaciones anuales remuneradas; las condiciones del obrero español en el extranjero; las instituciones de cooperación, la relación económico-jurídica de los factores que integran la producción; la participación de los obreros en la dirección, la administración y los beneficios de las empresas, y todo cuanto afecte a la defensa de los trabajadores.”

8 | Constitución Española de 1978, artículo 40.2: “Asimismo, los poderes públicos fomentarán una política que garantice la formación y readaptación profesionales; velarán por la seguridad e higiene en el trabajo, y garantizarán el descanso necesario, mediante la limitación de la jornada laboral, las vacaciones periódicas retribuidas y la promoción de centros adecuados.”

9 | Para el economista británico John Maynard Keynes, la transformación de la clase obrera en un nuevo y amplio grupo de consumidores se constituía como una de las claves para la recuperación económica tras la Gran Depresión de los años treinta.

10 | Véanse las predicciones y los estudios desarrollados por el economista austro-estadounidense J. A. Schumpeter (1883-1950).

Ninguna de estas dudas justifican la falta de interés de la arquitectura por el fenómeno turístico. Al contrario, la responsabilidad de la arquitectura en la construcción del espacio turístico y la destrucción del medio la comprometen en la lucha por la regeneración y mejora de los territorios del turismo así como en la creación de nuevos espacios con criterios de sostenibilidad social, ambiental y económica. El estudio del papel de la arquitectura en la construcción del espacio turístico no ha de ser solamente un reconocimiento sobre lo que ha pasado sino también un compromiso a favor de una arquitectura más acorde con las necesidades del momento y con lo que supone el disfrute del tiempo libre como conquista.

TURISMO SIN ARQUITECTURA

Durante la primera mitad del siglo XX, en los primeros años del turismo de masas, la arquitectura y el urbanismo oficiales se preocuparon fundamentalmente por resolver los problemas de reconstrucción de la ciudad industrial. A los cambios producidos por las transformaciones de la industria y la inmigración del campo a la ciudad se sumaron los efectos de las dos grandes contiendas militares. Desde la arquitectura, en este periodo, se intenta afrontar el problema de la vivienda con un proyecto de hábitat mínimo estándar; aumentar la eficiencia del sistema urbano mediante una organización funcional acorde con la movilidad que impone el coche privado; resolver los problemas de mezcla e incompatibilidades de usos con la aplicación del *zoning*; sistematizar la arquitectura de los servicios y los equipamientos mejorando su funcionalidad; legitimar una arquitectura desnuda de atributos decorativos, para reducir costes y facilitar su producción, etc. En definitiva, dar respuesta a los problemas más urgentes de la ciudad industrial frente a los fenómenos nuevos de la incipiente sociedad del consumo, como los que planteaba el turismo.

Durante todo el siglo pasado, la reflexión sobre el papel de la arquitectura en el fenómeno turístico ha sido mínima. No existe una bibliografía de referencia, salvo algunos textos circunstanciales publicados en revistas de carácter profesional.¹¹ En España, entre la década de los sesenta y principios de los setenta, en la revista *Arquitectura* del Colegio de Arquitectos de Madrid, se publican algunas noticias y comentarios. El primer número que se dedica al turismo es de 1961, y el último de 1972. El primero, al concurso de Elviria en la Costa del Sol,¹² y el último, a la obra de César Manrique y Fernando Higueras en Lanzarote.¹³ Entre ambos, se publican: en 1964, uno sobre el Congreso de Arquitectura y Urbanismo celebrado en Cataluña, en el que se

11 | En el Anexo A de esta publicación, se describen los trabajos de vaciado de revistas que se han llevado a cabo en el marco de esta investigación.

12 | Revista *Arquitectura*, n.º 027 (1961), Madrid: COAM.

13 | Revista *Arquitectura*, n.º 065, (1972), Madrid: COAM.

incluye una arenga de Manuel Fraga Iribarne, entonces ministro de Turismo; y, en 1969, otro dedicado a balnearios, hoteles, paradores y otras tipologías turísticas. Pasado este período, la arquitectura del turismo desaparece de esta publicación y le toma el relevo la revista *Urbanismo*, editada por el mismo colegio, durante un breve período de tiempo, en que se recogen algunas opiniones un tanto más críticas sobre el turismo y los efectos territoriales del mismo.

En la revista del Colegio de Arquitectos de Cataluña, Cuadernos de Arquitectura, el momento en el que se registra un mayor interés por el tema es en 1966, con la publicación de dos números monográficos sobre la costa catalana y balear.¹⁴ Estas publicaciones coinciden con un momento de cambio de la línea editorial, resultado del encuentro entre la generación de arquitectos que no habían vivido la Guerra Civil y aquellos, de mayor edad, que se habían mantenido fieles al Movimiento Moderno.¹⁵ Un año antes, se habían publicado dos números muy críticos sobre los suburbios barceloneses.¹⁶ Un año más tarde se hace lo mismo con los dos dedicados al turismo. Durante estos años, *Arquitectura* y *Cuadernos de Arquitectura*, en su condición de órganos de expresión colegiada y profesional, se presentan más como una crónica del quehacer de sus afiliados que como una plataforma de reflexión o crítica de la arquitectura del momento.

En Italia y en Francia, los otros dos países mediterráneos en los que se produce un mayor desarrollo turístico, las revistas de arquitectura tampoco le prestan un gran atención. Seguramente, la publicación de mayor relevancia se produce en Italia, en la revista *Casabella-Continuità*, en 1964, con dos números dedicados a la transformación turística del litoral.¹⁷ La línea editorial de estos números se sumará a la propuesta hecha por Ernesto Rogers en un número anterior,¹⁸ a la necesidad de aprobar un *Piano Nazionale Paesaggistico* de toda la costa italiana para poner orden a las actuaciones urbanísticas en el litoral.

En Francia, el debate se produce en otros términos, no en vano el estado es el promotor de la mayor operación turística de aquellos momentos: el desarrollo urbanístico de la costa del Languedoc-Roussillon.

Esta operación, dirigida por el arquitecto Georges Candilis, dará pie al primer libro dedicado a la arquitectura del turismo, *Recherches sur l'architecture des loisirs*,¹⁹ escrito por un arquitecto en base al proyecto que había realizado para este territorio.

A partir de la década de los ochenta, en España encontramos las primeras lecturas críticas del fenómeno turístico en los análisis territoriales que se realizan para la revisión de los planes de ordenación urbanística de los municipios del litoral mediterráneo. La revisión del planeamiento urbanístico heredado del franquismo se enfrenta a una situación extrema de construcción masiva de la costa y de destrucción del medio. La “urbanística crítica”, que se enseñaba en las escuelas de arquitectura en el periodo anterior, encuentra una salida exitosa para la reconstrucción de la ciudad especulativa en la recuperación del espacio público, no así en la ciudad turística en la que la apuesta por reducir las expectativas urbanísticas y ordenar el aglomerado urbanístico no es suficiente para dar un giro al urbanismo turístico que venía desarrollándose. Las dificultades ontológicas y de entendimiento del fenómeno, el peso de los prejuicios que afectan esta actividad y la necesidad de frenar el despropósito que se está produciendo en la costa española hacen que la revisión del planeamiento urbanístico de estas zonas resulte más una estrategia para evitar la catástrofe —frenar la destrucción de la costa— que una reflexión urbanística sobre el fenómeno turístico y su futuro territorial.

El primer gran debate transversal sobre el turismo en España se produce en Cataluña en 1976, en el «Debat Costa Brava»,²⁰ donde se presenta uno de los primeros análisis rigurosos del fenómeno y se denuncia la destrucción del litoral. Este debate tendrá continuidad en otros dos encuentros, celebrados en 1989 y 2004.²¹ En el «Debat Urbanístic sobre la Costa Brava»,²² celebrado en 1989, se hará un balance positivo de los esfuerzos urbanísticos realizados desde 1976 para corregir aquellos problemas, mientras que en el encuentro de 2004 se constatará que, a pesar de contar con instituciones democráticas a partir de los ochenta, no se ha evitado el desastre.

14 | Monográfico “Turismo en la costa de Cataluña y Baleares”. *Cuadernos de Arquitectura*, n.º 64 y 65, (1966), Barcelona: COAC.

15 | Este cenáculo de arquitectos modernos se denominó Grupo R y fue activo de 1951 a 1961. Entre sus miembros más destacados, encontramos a arquitectos consagrados como Josep Antoni Coderch, Josep Maria Sostres, Antoni de Moragas, Joaquim Gili y Manuel Valls, y otros que empezaban a despuntar, como Oriol Bohigas, Josep Martorell o Manuel Ribas i Piera.

16 | “Suburbios I/II”. *Cuadernos de Arquitectura*, n.º 61 y 62, (1965), Barcelona: COAC.

17 | “Numero dedicato alle coste italiane: Urbanistica”, *Casabella-Continuità*, n.º 283 (1964), y “Coste italiane 2: esempli tipologici”, *Casabella-Continuità*, n.º 284 (1964), Milán: Domus.

18 | *Casabella-Continuità*, n.º 280 (1963), Milán: Domus.

19 | Candilis, G. (1973), *Recherches sur l'architecture des loisirs*. París: Éditions Enrolles.

20 | *Debat Costa Brava: ponències, comunicacions i documents de les Jornades celebrades del 20 de novembre al 18 de desembre del 1976*, Girona: Cambra Oficial de Comerç i Indústria, 1978.

21 | Los contenidos de estos debates fueron recogidos en diversas publicaciones: *Debat Costa Brava: ponències, comunicacions i documents de les Jornades celebrades del 20 de novembre al 18 de desembre del 1976* (Girona: Cambra Oficial de Comerç i Indústria, 1978); *Debat urbanístic sobre la Costa Brava* (Girona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1990); *Debat Costa Brava. Congrès: un futur sostenible* (Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2005).

22 | *Debat urbanístic sobre la Costa Brava* (Girona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Demarcació de Girona, 1990).

Las medidas adoptadas no han sido suficientes y la mancha urbanizadora se ha extendido sin ningún control. Parece, pues, que la Urbanística no había dado con una respuesta adecuada para la correcta ordenación del territorio y frenar la expansión de la mancha urbana. Ante esta situación, el paisaje, como alternativa disciplinar y reivindicación social, adquiere un papel cada vez más relevante. En el turismo de sol y playa, el paisaje es su razón de ser. Por ello, no es extraño que la primera reflexión sobre la arquitectura del turismo en las escuelas de arquitectura españolas se produzca en el Máster de Arquitectura del Paisaje de la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB), a principios de los años noventa, de la mano de los arquitectos Rosa Barba (1948-2000) y Ricard Pié. El paisaje encuentra en el turismo la fórmula adecuada para ser social y económicamente rentable.

Fruto del trabajo desarrollado en torno a estos estudios, aparecen las dos primeras publicaciones sobre la arquitectura y el turismo en España: los cuatro volúmenes²³ editados por el Colegio Oficial de Arquitectos de Baleares (COAB), de los cursos que se imparten en esta institución y la publicación de *Arquitectura y turismo. Planes y proyectos*,²⁴ que recoge los primeros resultados de las investigaciones desarrolladas en el Master. El Instituto interuniversitario "Habitat, Turismo, Territorio" de la UPC y la UMA, así como el grupo de investigación AL>tour, ubicado en la Escuela de Arquitectura de Málaga, son deudores y continuadores de esta línea de estudio, una línea que se ha mantenido a lo largo de estos años en el Máster de Arquitectura del Paisaje y en los programas de Doctorado del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la UPC.

Con posterioridad a estas publicaciones se producen otras aportaciones de interés. En las islas Canarias, los trabajos desarrollados por la Cátedra de Urbanismo de la Escuela de Arquitectura de las Palmas;²⁵ en Andalucía, la publicación de la «Historia de la Costa del Sol» del periódico *El Sur*,²⁶ o, en Alicante, el estudio de las arquitecturas de los sesenta y setenta en la costa alicantina promovidas por el Colegio de Arquitectos.²⁷ Las dos iniciativas más importantes desde el punto

de vista disciplinar son la celebración del IV Congreso Docomomo, sobre «Arquitectura moderna y turismo: 1925-1965»,²⁸ celebrado en Valencia en 2003, y la exposición organizada por los colegios de arquitectos de la costa mediterránea e islas canarias, titulada «La arquitectura del Sol»,²⁹ realizada en 2002. El título de esta exposición, en el que se evita citar el turismo, pone de manifiesto, una vez más, los reparos ideológicos que plantea el debate turístico para la academia en general, y los arquitectos en particular.

En los últimos años, ha habido aproximaciones menos sistemáticas a la cuestión arquitectónica del turismo, que han encontrado en este fenómeno un campo de juego para el debate sobre la posmodernidad: una aproximación a veces estridente, por su fuerte carga ideológica, que pretende sorprender por la incorrección de sus lecturas y proposiciones, y a veces más sosegada cuando busca refugio en la interpretación sociológica o antropología del mismo. En muchos casos, se trata de un discurso con poco contenido arquitectónico que, curiosamente, alimenta tanto a aquellos que mantienen sus prejuicios sobre el turismo como a aquellos que ven en él el paradigma de la sociedad del espectáculo. Más allá del valor de algunas sugerencias, por el carácter supuestamente trasgresor de alguna de sus proposiciones, a menudo, no se puede ocultar una actitud relativamente complaciente ante algunos supuestos que hacen del turismo de masas una actividad especialmente depredadora del paisaje que lo sufre y absolutamente despersonalizada para quien lo practica.³⁰

La solidez del fenómeno turístico y la importancia de la arquitectura en su configuración espacial reclaman que se siga avanzando en estas reflexiones, a fin de construir una narración que enmarque y dé contenido a los estudios que se han realizados y a los que se puedan realizar.

Este libro recoge exclusivamente investigaciones vinculadas al turismo de sol y playa porque se producen desde la preocupación de la institución universitaria por los problemas que sufre su entorno. La UPC y la UMA están ubicadas en dos regiones con un gran desarrollo del turismo de sol y playa. Esta condición y la certeza de que solo se puede avanzar en el conocimiento de lo general profundizando en lo local justifica la opción tomada, en la confianza de que solo así, avanzando en el relato de lo próximo, se avanza en el conocimiento de lo global.

²³ | Barba, Rosa (dir.) (et alters) (1995). *Posgrado de Arquitectura y Turismo: Palma de Mallorca: 1993-1994*. Palma de Mallorca: Colegio Oficial de Arquitectos de las Islas Baleares.

²⁴ | Barba, Rosa y Pié, Ricard (edit.) (1994-1995) *Arquitectura y turismo. Planes y proyectos*. Barcelona, Centre de Recerca i Projectes de Paisatge (CRRP) UPC.

²⁵ | Cáceres, E. [et al.] (2001), *Génesis y desarrollo del espacio turístico en Canarias: una hipótesis de trabajo*. Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Servicio de Publicaciones: Gobierno de Canarias, Consejería de Educación, Cultura y Deportes.

²⁶ | Mellado, V. M.; Granados, V. (coord.) (1997) "Historia de la Costa del Sol", *El Sur*. Málaga: Prensa Malagueña SA.

²⁷ | Véanse los trabajos de los profesores Andrés Martínez o Justo Oliva de la Escuela de Arquitectura de Alicante.

²⁸ | *Arquitectura moderna y turismo: 1925-1965*. Actas del IV Congreso Fundación Docomomo Ibérico, Valencia, 6, 7 y 8 de noviembre de 2003. Barcelona: Fundación Docomomo Ibérico, 2004.

²⁹ | *La arquitectura del Sol / Sunland Architecture*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2002.

³⁰ | Algunas de estas consideraciones las podemos ver reflejadas en MVRDV, (2004), *Costa Ibérica. Upbeat to the Leisure City*. Barcelona; ACTAR, o en Joan Ockman and Salomon Frausto, (eds.), (2005), *ARCHITOURISM*, Columbia. PRESTEL.

No cabe duda de que existen otras formas de turismo. El turismo cultural del *Grand Tour*; el de los mapas del siglo XVIII de Roma, Venecia o París; el de “toma de aguas” de Bath, Brighton o Baden-Baden; el excursionista de los clubes alpinos; el turismo de esquí de Davos; el turismo verde y ecológico de las casas rurales, o el de aventura. La arquitectura no juega el mismo papel en cada uno de ellos. En el turismo de sol y playa, el paisaje, el clima, el agua, la luz, etc. son su razón de ser. En éste la arquitectura es la responsable de suministrar alojamiento y ofrecer servicios. En los otros casos, la arquitectura es parte del atractivo turístico o referente cultural. Salvo en el turismo de esquí de alta montaña, en ninguna otra forma la arquitectura desarrolla un papel tan importante como en el turismo vacacional de sol y playa.

Antes de presentar los contenidos del libro, es necesario hacer una última precisión, en estos trabajos no se investiga sobre una arquitectura adjetivada –la arquitectura turística–, sino sobre el papel de la arquitectura en la configuración del espacio del turismo. Los problemas de la arquitectura son los mismos en cualquier circunstancia, la cuestión es porqué no se ha dado una respuesta adecuada a los problemas que plantea el turismo, porqué no ha habido una reflexión acorde con las dimensiones del fenómeno. La narración que se formula en este libro es una primera aproximación analítica al papel de la arquitectura en la configuración espacial del turismo y un reconocimiento explícito de las responsabilidades de la arquitectura en la concepción y construcción del espacio turístico.

UNA NARRACIÓN POSIBLE: LA ARQUITECTURA COMO PROTAGONISTA

El presente libro se organiza en cinco capítulos. Empieza con una presentación general del debate sobre el turismo de masas, continua con el estudio de las formas construidas del turismo –las “piezas mínimas del turismo”– y de los proyectos más representativos del turismo de masas y termina con dos anexos, uno de los cuales se dedica al análisis de la presencia del debate de la arquitectura turística en las revistas de arquitectura de la época.

En el primer capítulo, «Las formas construidas del turismo de masas», se hace una valoración del papel de la arquitectura –urbanismo, ordenación del territorio y paisaje– en la configuración espacial del turismo y una reflexión sobre el futuro del mismo. En primer lugar, se profundiza en la génesis y características de las “piezas mínimas del turismo” a partir de un repaso sistemático de la historia del turismo de masas. Las “piezas mínimas del turismo” es una propuesta taxonómica acuñada por los profesores Rosa Barba (1948-2000) y Ricard Pié en 1996 para analizar la configuración espacial del aglomerado urbano del turismo. Las piezas mínimas del turismo hacen referencia

a aquellas unidades arquitectónicas que constituyen “los lugares y unidades de gestión y construcción del territorio turístico.”³¹

En el artículo sobre «El turismo como futuro» se reflexiona sobre la ciudad que no quería ser ciudad, la ciudad del turismo, y su futuro. El futuro de un negocio que se mueve entre la batalla por los costes – ante una competencia con una mano de obra mucho más barata– y la necesidad de regeneración y reformulación de la oferta. Para ello se analiza los proyectos de reinversión de tres destinos maduros: Platja de Palma, Sur de Gran Canarias y Costa del Sol.

En el segundo capítulo, «Las condiciones del debate», se establecen las bases mínimas para facilitar el contraste y la verificación de la investigación. En primer lugar, se presenta un atlas temático sobre las condiciones territoriales de la economía del turismo. A continuación, se hace un resumen sobre como estudian el turismo aquellas disciplinas preocupadas por la materialización física del turismo. Finalmente, se presenta una cronología histórica y un apunte sobre el papel que desarrollan los diversos modos de transporte y las mejoras en la accesibilidad en la transformación territorial de los destinos turísticos. La cronología histórica se formaliza a través de un texto-diagrama en el que se visualiza la evolución y complejidad del fenómeno.

El estudio de «Las piezas mínimas del turismo» se desarrolla en el tercer capítulo. La cuestión de las piezas mínimas es el argumento central de la investigación. En este libro se recogen cinco trabajos sobre tres tipos de piezas: el hotel turístico, la marina y el campo de golf. En el primer artículo se analiza la arquitectura del hotel, la pieza mínima por excelencia, porqué es la condición necesaria para convertir un lugar en un destino turístico. Para este estudio, se indaga en la evolución y desarrollo del mismo, con el objetivo de descubrir en que momento se produce el tránsito del hotel urbano –de patio interior y manzana cerrada– al hotel panorámico y abierto al paisaje litoral. Esta investigación pasa necesariamente por el estudio de los hoteles-balneario y la arquitectura sanitaria, responsables de la transformación tipológica de aquel.

El estudio de la marina turística y del golf se centra en dos equipamientos que prácticamente ha aparecido y desarrollado gracias al turismo. El objetivo de la investigación es descubrir cuales son las claves del proyecto de cada uno de ellos, para determinar cual es la causa de los problemas que genera: las reglas de juego del proyecto o la forma como se aplica. El estudio de ambas unidades se ha desarrollado en dos apartados: un primero de aproximación a la génesis y al estado de la cuestión y, otro, de inventario y análisis de una muestra significativa de casos de estudio. En relación a las marinas se ha hecho un inventario y análisis de todas las marinas turísticas que se han construido en el Mediterráneo occidental (casi 400 piezas). De los

31 | Barba, Rosa y Pié, Ricard (edit.) op.cit. pg. 26.

golf, se han analizado los 100 mejores campos de juego del mundo y de todos los campos de golf construidos en Andalucía.

La cuestión de los puertos y marinas turísticas y los golf ha servido para poner de manifiesto la naturaleza artificiosa de ambas intervenciones y la necesidad de reconsiderar su papel. De los puertos y marinas, su menosprecio a las condiciones que impone la costa y el frente urbano. Del golf, un deporte que supo transformar el paseo por el campo en un juego, la pérdida de capacidad de adaptación al lugar y su transformación en un paisaje de tópicos.

En el cuarto capítulo, «La configuración del espacio turístico», se hace un análisis del estado del litoral español y se presentan los tres grandes proyectos turísticos de la costa desarrollados entre la década de los sesenta y principios de los setenta. Dos de ellos –el Languedoc-Roussillon, en Francia, y el Plan Maestro para Cancún, en México– son el resultado de dos programas nacionales impulsados desde el estado para el desarrollo de áreas social y económicamente deprimidas. El tercero es un gran proyecto en las islas canarias, un concurso internacional de arquitectura, que abrirá la puerta al desarrollo turístico de Maspalomas al sur de la isla de Gran Canaria. Tres territorios de playa virgen en tres mares distintos: el Mediterráneo, el mar del Caribe y el océano Atlántico. En cada uno de los proyectos, un discurso arquitectónico distinto con un resultado lleno de interrogantes.

El proyecto del Languedoc-Roussillon no sólo es un programa de gran interés territorial, sino también el primer gran experimento turístico realizado desde las formulaciones del Movimiento Moderno, defendidas por el *Team X*. En el caso de Cancún, ejecutado diez años más tarde, nos encontramos ante un proyecto que busca aprovecharse del cambio de las condiciones políticas del Caribe para atraer un turismo norteamericano con un modelo repetitivo basado en el gran hotel “todo incluido”. El proyecto ganador del Concurso Internacional de Maspalomas-Costa Canaria de 1961, destaca por las formas orgánicas que se proponen, formas premonitorias de una sensibilidad por el paisaje, que no se ha puesto de relieve hasta mucho más tarde.

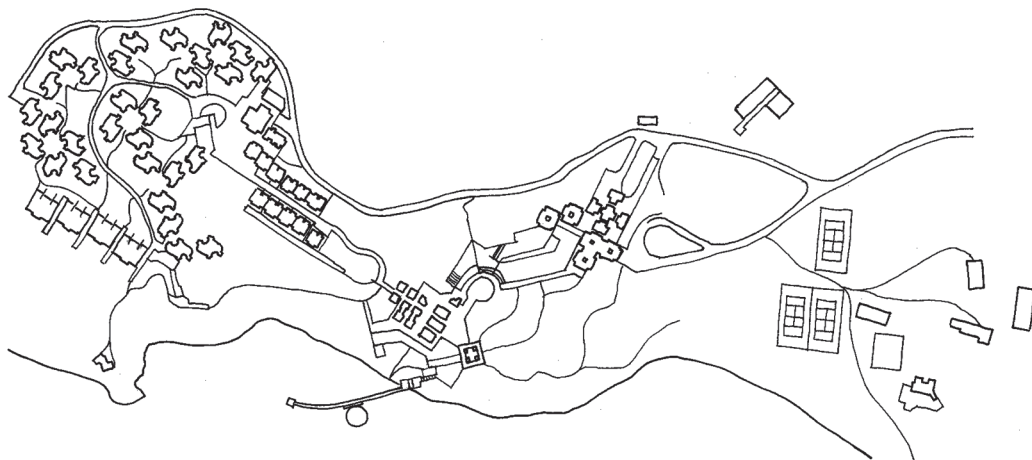
En la reflexión sobre «Metrópolis Costa del Sol», que se desarrolla en el quinto capítulo, se reivindican los ejemplos de buena arquitectura producida en la Costa del Sol durante los primeros años de la segunda mitad del siglo XX. En el primer artículo se destacan un conjunto de edificios y en el segundo se analiza el concurso internacional de arquitectura convocado por un promotor privado para la finca de Elviria, en Marbella. Los edificios seleccionados permiten descubrir el interés de algunos de aquellos arquitectos por el lugar como fuente de inspiración y base para crear nuevos significados. Los proyectos presentados en el Concurso Internacional de Elviria son una muestra de cómo proyectar el futuro a través de una estructura que recoge y transforma el territorio. Ambos estudios muestran interés por la definición y la búsqueda de una arquitectura que de respuesta al

fenómeno turístico, una actitud que se verá desbordada por una producción especulativa, tras el boom turístico de los años setenta.

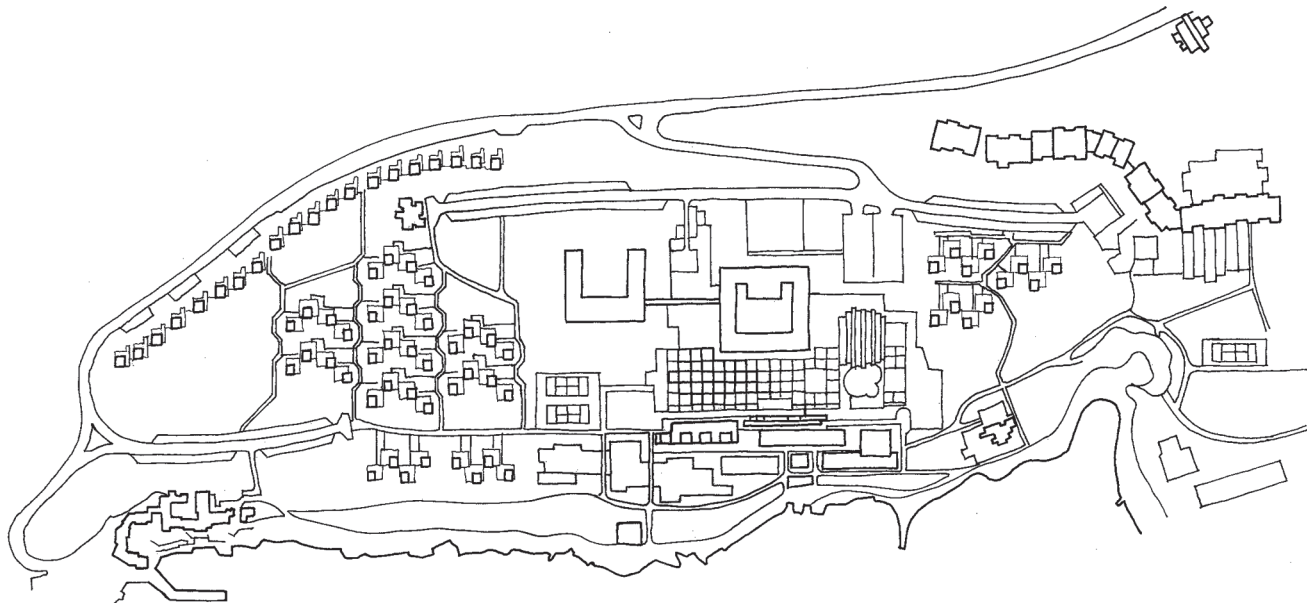
En los «Ensayos para el Atlas de la Costa del Sol Occidental», se presentan los primeros estudios y cartografías realizados en el proyecto de investigación «El Atlas del turismo de la Costa del Sol». Cartografiar la complejidad es el primer paso para entender el significado y las posibilidades de cambio de este fenómeno. Ver para mirar, mirar para entender, entender para proyectar y así como el maestro comprender la realidad y poderla cambiar.

Los anexos finales recogen diversos materiales de consulta. Por un lado, las referencias al turismo contenidas en algunas revistas de arquitectura, tanto nacionales como internacionales, y, por otro, una bibliografía final. Las revistas consultadas son dos revistas españolas, dos italianas y una inglesa: *Arquitectura* (Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid), *Cuadernos de Arquitectura* (Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña), *Casabella*, *Urbanistica* y *Architectural Review*. La bibliografía es el resultado de la selección de ochenta libros que se entienden constituyen la bibliografía mínima necesaria para poder participar en el debate que se plantea en esta publicación, cual es el papel de la arquitectura en la configuración del espacio turístico.

5



8



11

1.1. Las arquitecturas del turismo: las piezas mínimas. **1.2.** El Turismo como futuro: la ciudad del ocio.

1. Las formas construidas del turismo de masas

1.1.

Las arquitecturas del turismo: las piezas mínimas

Ricard Pié i Ninot

RESUMEN

La arquitectura del turismo surge como una respuesta a las demandas sociales que aparecen con la Revolución industrial y la sociedad del ocio. Sin embargo, a pesar de la magnitud del fenómeno, la arquitectura del turismo no ha tenido el reconocimiento académico que merece. En este artículo se formula una interpretación de la historia de la arquitectura del turismo con el objeto de avanzar en su conocimiento y aprecio. Para ello se profundiza en el estudio de las "piezas mínimas del turismo" y en la historia de la arquitectura del turismo desde la arquitectura prestada del período aristocrático a la arquitectura de la simulación que se produce en nuestros días.

ABSTRACT

The architecture of tourism is a response to social demands that appeared due to the Industrial Revolution and the leisure society. Despite the magnitude of the architecture of tourism that has not had the academic recognition that it deserves. This article attempts to present an interpretation of the architectural history of tourism, in order to increase our knowledge and appreciation. This study explores the "minimal architectural elements of tourism" and the history of the architecture of tourism from the borrowed architecture of the aristocratically tourism period to current architectural simulation.

1. DE LA ARQUITECTURAS DEL OCIO

En los trabajos de investigación desarrollados en la UPC en la década de los noventa, en el marco de la enseñanza de la Arquitectura del Paisaje,¹ los profesores Rosa Barba (1948-2000) y Ricard Pié propusieron dedicar una mayor atención al estudio de la arquitectura del turismo, por la importancia económica y social del fenómeno y por el papel que había desempeñado la arquitectura en la configuración física del espacio turístico. En sus trabajos de investigación, propusieron clasificar las arquitecturas del turismo en función de la génesis y las características tipológicas de cada una de ellas, así como de su autonomía funcional y su posición territorial. Habida cuenta de que la construcción del espacio turístico tiene unas reglas de composición y desarrollo territorial más próximas al puzle que a las de otro tipo de juegos, propusieron denominar aquellas arquitecturas «piezas mínimas del turismo», al entenderlas como las teselas de un gran mosaico que, por suma y yuxtaposición, construyen la imagen final del aglomerado turístico.

La categorización de la arquitectura del turismo según su condición primigenia no pretende sólo profundizar en las condiciones que la hicieron posible, sino también en aquellas que puedan servir para su mejora y transformación. La pretensión de este texto es retomar estos argumentos y formular una explicación comprensiva del papel de la arquitectura en la construcción del espacio turístico, que sirva para enmarcar las investigaciones que se vienen desarrollando en este campo.

A lo largo de la historia, la arquitectura ha respondido a las necesidades de la sociedad inventando soluciones arquitectónicas nuevas o recreando las existentes. El período

¹ La enseñanza de la arquitectura del paisaje en la ETSAB se inicia en 1982, bajo la dirección de Manel Ribas Piera y, posteriormente, entre 1992 y 2000, bajo la dirección de Rosa Barba Casanovas.

histórico más innovador con relación a este proceso es el que transcurre entre el final del Antiguo Régimen y la consolidación de la ciudad industrial.² En dicho período, no sólo se producen grandes cambios en las relaciones sociales, políticas y económicas de la población, sino también grandes avances en el campo de la ciencia y la técnica, que transforman profundamente la configuración espacial de la ciudad y del territorio en general.

Durante esos años, se inventaron las arquitecturas de las infraestructuras de comunicación, como las estaciones ferroviarias, o del comercio, como los mercados públicos o los grandes almacenes. En esa época se dio forma arquitectónica a las políticas de instrucción pública, con las escuelas o la universidad; de la sanidad, con los sanatorios y los hospitales; de la justicia, con los palacios de justicia y las cárceles modelo, o de la cultura y el ocio, con los museos y teatros. En pocos años, la arquitectura afrontó múltiples demandas y gestó numerosas soluciones, que ahora constituyen el marco arquitectónico de nuestras ciudades. El turismo masivo, un fenómeno más moderno, se sumó a este proceso casi un siglo más tarde. La mejora de las comunicaciones y la institucionalización de las vacaciones pagadas dieron pie al desarrollo del turismo de masas y, con ello, a nuevas demandas espaciales por resolver. La cuestión que nos interesa discernir en este artículo es cuánto de nuevo podemos hallar en estas respuestas o cuánto de reciclaje y reutilización ha habido.

Cuando se habla del papel de la arquitectura en la configuración del espacio turístico, se suelen mezclar situaciones de naturaleza muy diversa. En primer lugar, del papel de las arquitecturas de la cultura, uno de los atractivos fundamentales del *Grand Tour*, que va

² En este período de transición hacia la modernidad tiene lugar la invención de numerosos tipos arquitectónicos. Nikolaus Pevsner es el primero que profundiza en el estudio tipológico de estas nuevas arquitecturas, tal como queda recogido en el libro *Historia de las tipologías arquitectónicas* (1979).

desde la arquitectura arqueológica a la arquitectura monumental; en segundo lugar, de las arquitecturas específicas del turismo, de aquellas que aparecen en los espacios turísticos para alojar al visitante, y ofrecerle distracción y entretenimiento, y, en tercer lugar, de los paisajes del turismo, los espacios que devienen objeto y soporte de esta actividad. En cada caso, la arquitectura desempeña un papel diferente.

En el primer caso, la arquitectura es una de las razones que justifican la visita del turista, los objetos donde reconocer las raíces culturales de un lugar, interpretar su significado y gozar de su belleza. De la curiosidad que genera este turismo³ nacerán la cuestión arqueológica, el coleccionismo o la museística,⁴ unos quehaceres que han

³ El renovado interés por el fenómeno del Grand Tour queda patente con la aparición de nuevos estudios sobre el Grand Tour, tales como *Ladies of the Grand Tour* (Dolan, 2001); la reedición de los diarios de viajeros ilustres como Johann Wolfgang von Goethe o Henry James; la aparición de movimientos asociativos como la Associazione Culturale "The Grand Tour" (2003), o su utilización por parte de la empresa Renault como estrategia de marketing para la venta de un nuevo modelo de coche, el Laguna Grand Tour.

⁴ La arqueología y, con ella, la historia del arte surgen como disciplinas modernas de la mano de Johann Joachim Winckelmann (1717-1768). Sus escritos tendrían una gran influencia sobre el Grand Tour, al convertir el viaje a Italia en el estudio y la admiración de la historia del arte renacentista y grecorromano. Ello, a su vez, sería uno de los factores desencadenantes de la extensión y la popularización del estilo neoclásico. Por su parte, este interés coleccionista por el arte antiguo, que hasta entonces sólo estaba al alcance de las clases dirigentes y estaba confinado en los salones privados de templos y palacios, pasa a ser expuesto en museos y galerías de arte abiertas al público. Este hecho tiene su origen a finales del siglo xvii en la Universidad de Oxford, cuando se decide mostrar al público la colección de arte y arqueología cedida por Elias Ashmole (1683). Posteriormente, en el siglo xviii aparecen los grandes espacios museísticos del

convertido las tareas de restauración, rehabilitación, conservación o catalogación del patrimonio y la museología en una reflexión teórica autónoma, que ha ido más allá del turismo y que escapa a las consideraciones que desarrollar en este texto.⁵

La arquitectura del turismo no aparecerá como algo nuevo hasta la llegada del turismo de masas. El momento de gestación y desarrollo de la mayoría de las arquitecturas del turismo, el momento de creación de modelos, tipos y soluciones que se ajusten a las demandas de alojamiento, descanso y diversión que reclama este fenómeno, es a partir de los años sesenta del siglo XX. El objeto principal de nuestro estudio serán estas arquitecturas, no sólo porque, tal como ya se ha dicho en la introducción de este libro, han sido despreciadas por la academia, sino porque han sido las responsables de uno de los cambios más importantes del territorio a lo largo de la historia de la humanidad, y han generado uno de los problemas territoriales y urbanos más graves por resolver, no sólo en los países de turismo vacacional maduro, sino también en los países emergentes, donde se están repitiendo muchos de los errores que se cometieron en aquellos.

Los paisajes del turismo –el tercero de los campos de estudio de este proyecto de investigación– son los escenarios donde éste se desarrolla como actividad principal. En ellos, se incluyen tanto los paisajes de nueva creación, desarrollados en torno a una oferta especializada (el turismo de sol y playa, y el turismo de esquí, fundamentalmente), como los que se producen en las ciudades monumentales o en

aquellas donde el turismo aparece como una oportunidad para la economía local y para el disfrute de sus habitantes.

Los territorios especializados son paisajes emplazados generalmente en entornos con un alto valor paisajístico y medioambiental, en que se ha producido un desarrollo urbanístico que, en algunos casos, ha terminado por destruir los valores naturales que habían justificado su aparición. De estos paisajes interesará conocer tanto las condiciones de partida como las razones que les han llevado a la obsolescencia y a la destrucción; estudiar qué atractivos tenían, cómo se han explotado, cómo se produjo la colonización del espacio y la construcción de sus piezas, cuál es la fisonomía urbana y arquitectónica del aglomerado urbano, la estructura social y económica del conjunto, los procesos de envejecimiento y de agotamiento del modelo, el deterioro de los recursos turísticos, etc. En definitiva, entender cómo se ha construido la ciudad del ocio y cómo se ha convertido en una máquina urbana, tan distinta de aquella que se imaginaba en sus inicios.

En las ciudades, el paisaje del turismo se mide en términos de reconocimiento e invención: de reconocimiento de los valores culturales históricos y su explotación turística, o de invención y creación de nuevos valores, ya sea para el ocio y disfrute de los residentes, ya sea para atraer a visitantes y, con ello, ampliar las actividades económicas de la ciudad. Las cuestiones propias del proyecto turístico de estas ciudades consistirán en valorar o inventar estos atractivos y ofrecer los servicios adecuados para su aprovechamiento, pero también en gestionar los procesos de invasión y expulsión del turista y/o del residente, o de mezcla y uso compartido de la ciudad.

La reflexión objeto de este artículo tiene por objetivo ordenar los conocimientos existentes sobre estas cuestiones y armar una narración en la que puedan encajar las investigaciones que se están llevando a cabo sobre el papel de la arquitectura en la configuración del espacio turístico. La falta de estudios, el desinterés académico sobre ello, la

necesidad de ofrecer soluciones a los problemas más acuciantes, etc., son los argumentos que justifican este ensayo, la formulación de un relato comprensivo que nos permita avanzar en el conocimiento y la capacidad para construir un turismo más acorde con los valores de responsabilidad, sostenibilidad y calidad que deberían inspirar esta actividad.

2. LAS ARQUITECTURAS PRESTADAS

Las primeras arquitecturas del turismo aparecen a mediados del siglo XIX, en los últimos años del *Grand Tour*, y se desarrollan hasta la Primera Guerra Mundial, con la aparición del turismo social. Las arquitecturas de este período las podemos considerar como de arquitectura prestada, puesto que sus primeras realizaciones toman como referencia las arquitecturas del ocio que se desarrollan en la gran ciudad.

El *Grand Tour* es el viaje iniciático que realiza una parte de la juventud aristocrática británica como conclusión a su formación, y es el momento en que se establecen algunas de las reglas, formas y comportamientos de lo que será el turismo. El *Grand Tour* marca las ciudades europeas de referencia –París, Roma o Venecia–, e impulsa la estima y la consideración cultural del patrimonio arquitectónico. El descubrimiento del paisaje se producirá más tarde. El *Grand Tour*, en su práctica elitista, aporta el punto de vista del ocioso, la mirada aburrida y displicente de quien observa el territorio como algo más que un espacio productivo y las ruinas como parte de un testamento cultural. El *Grand Tour* es el descubrimiento del valor del viaje como práctica, como fórmula para aprender de lo imprevisto, para aproximarse a lo desconocido, soportar el cansancio y conocer al otro. Para la joven aristocracia británica, además, es el descubrimiento del declive de los imperios que les precedentes y de los riesgos que corre el suyo propio.

British Museum en Londres (1759) y del Musée du Louvre en París (1793).

5 | Si bien estas disciplinas se han desarrollado como ramas de conocimiento autónomas, no hemos de perder de vista que el turismo es uno de los motores que impulsan su desarrollo. Un ejemplo histórico lo encontramos en la ciudad de Carcassonne (Francia), cuando en el año 1849 decide preservar sus murallas (en aquel entonces innecesarias y en ruinas), y encargan a Eugène Viollet-le-Duc su restauración con fines turísticos.

El turismo moderno no deriva tanto del *Grand Tour* como de las teorías sanitarias e higienistas de finales del siglo XIX; del renacimiento de una cultura del cuerpo, basada en el cuidado y el uso de tratamientos curativos naturales.⁶ La ciudad industrial ha alejado al hombre del campo, y la contaminación de las manufacturas y los «malos humores» han puesto en riesgo su salud. Frente a ello, los aristócratas y los burgueses ricos se retiran al campo y recuperan la cultura sanitaria de «tomar aguas», y emprenden un periplo que empieza en los viejos balnearios del interior, como lugares de ocio y diversión de las clases acomodadas, y termina en las ciudades balneario de las costas del Mediterráneo, tras pasar por las «aguas frías» de los mares del norte.

A finales del siglo XVIII y principios del XIX, aparecen en Europa los primeros balnearios donde reposar y disfrutar del juego social: Bath, en Inglaterra; Spa, en Bélgica; Baden-Baden, en Alemania; el triángulo termal de Bohemia (Karlsbad, Marienbad y Franzensbad); Vichy, Aix-en-Provence y Aix-les-Bains, en Francia; Davos, en Suiza,

6 | En el caso español, el termalismo y el interés por las aguas medicinales se produce a partir de los siglos XVI y XVII, momento en que aparecen los primeros tratados científicos de hidrología y se desarrolla la teoría médica balnearia, que encuentra su mejor exponente en la obra del médico Alfonso Limón Montero *El espejo cristalino de las aguas de España* (1697). Varias décadas más tarde, Pedro Gómez de Bedoya escribe la *Historia Universal de las Fuentes Minerales de España* (1764) y en 1816 se redacta el primer Reglamento de aguas y baños minerales. Durante el siglo XIX, el talante moderado y liberal del reinado de Isabel II propicia el desarrollo de proyectos de renovación y nueva construcción de balnearios. El fenómeno del turismo balneario como actividad vinculada al ocio y al veraneo no se producirá hasta finales del siglo XIX y principios del XX, momento en que la arquitectura balnearia incorpora nuevos espacios lúdicos, como salas de baile, casinos, quioscos y pabellones, y se desarrolla un cierto urbanismo termal, que da lugar a complejos balnearios como los de La Toja, Lézor o L'Esplugas.

Montecatini, en Italia, o Yalta, en Crimea. El balneario es una construcción urbana, situada en una zona montañosa, en un lugar con tradición de aguas termales, que acoge a una sociedad exclusiva y ociosa. Bath es el primer balneario al cual se desplaza la sociedad aristocrática inglesa y donde Richard Nash (1674-1761), el primer maestro de ceremonias de este tipo de sociedad, establece cómo debe comportarse.⁷

Un cambio en la consideración de los valores curativos de las aguas dará paso a las primeras ciudades balneario en la costa. Frente a las bondades curativas de las aguas termales de alta montaña, se pregonan las cualidades de la toma de aguas frías como terapia de choque, de impresión, altamente saludable. De este modo, el balneario inicia un tránsito de la montaña a la costa, de las aguas frías del mar del Norte, el Báltico y el canal de la Mancha, a las aguas cálidas del Mediterráneo. La aristocracia de Bath se traslada a Brighton, con el príncipe de Gales al frente; la ciudad de Scheveningen (Holanda) compite con Spa (Bélgica), y, en el Báltico, aparecen ciudades balneario como Heiligendamm (Alemania), Jūrmala (Letonia) o Sopot (Polonia).

El balneario de aguas calientes, en el Mediterráneo, no aparecerá hasta mediados

7 | En 1725, el modesto pueblo de Bath es objeto de una operación de transformación y modernización, de la mano del arquitecto John Wood, que lo convertirá en la primera pleasure place del Reino Unido, la primera estación termal moderna. (Véanse las notas recogidas por Marc Boyer en su libro *L'invention du tourisme*, 1996, pp. 33-38). Según Nicoletta Zanni (1993, p. 20), Bath será un laboratorio para la experimentación de una nueva proyectación urbana que busca poner en relación la irregularidad de la naturaleza con la regularidad arquitectónica y que encuentra sus principales referentes en la urbanística helénica-romana y en los modelos neoclásicos de Andrea Palladio. Una oportunidad, por tanto, para repensar la ciudad y su relación con el territorio y el entorno natural.

del siglo XIX y principios del XX, cuando los monarcas coronados o destronados vayan a buscar un clima más benigno para sus vacaciones de invierno. Tobias Smollett, médico y escritor, descubrirá los atractivos de la ciudad de Niza⁸ a los ingleses, defendiendo que el invierno en esta ciudad es más suave que el verano en las Islas Británicas. Los nuevos balnearios costeros nacerán impulsados por las clases aristocráticas: Biarritz, por Napoleón III, a instancias de su esposa Eugenia; Brighton, por el duque de Gales; Corfú, Madeira o el cabo Saint-Martin, por la emperatriz Sissi, y la isla de Wright, por la emperatriz Victoria.

Las arquitecturas de estos balnearios serán una réplica de la arquitectura urbana de la ciudad industrial. Estilísticamente, se moverán entre las corrientes formales del historicismo y el estilo «Beaux Arts». Técnicamente, incorporarán nuevos materiales, como el hierro o el vidrio. Desde el punto de vista urbano, tomarán prestadas las configuraciones espaciales de los lugares públicos de la ciudad industrial: bulevares, *promenades*, parques y jardines. Tal como dice Dominique Jarrassé,⁹ las villas termales se convertirán en «los salones de Europa», donde la arquitectura se pondrá al servicio del juego social y del

8 | Véase *La Côte d'Azur*, de Stéphen Liégeard (1988).

9 | Según Dominique Jarrassé (1999), los balnearios representan para Europa lo que los salones literarios representaron para París o Berlín, el crisol de una nueva idea de sociedad, de una visión cosmopolita del mundo, del que los escritores se constituyen en mensajeros. La pieza balnearia se constituirá, según este autor, como espacio de reencuentro y de relación privilegiada con la naturaleza, y como lugar de una nueva sociabilidad, desarrollando una naturaleza propia que ha favorecido la emergencia de una cierta cultura europea. Este hecho halla su mayor expresión en las estaciones termales de Spa, Baden-Baden, Wiesbaden, Marienbad o Vichy, que “se convierten por dos siglos en puertos cosmopolitas donde se mezclan príncipes rusos, literatos franceses, conspiradores españoles y caballeros de la industria de todos los orígenes”.

espectáculo. La arquitectura del balneario, como la del gran hotel, el casino, la ópera, las salas de baile o los quioscos y pabellones, se extraerá del catálogo de la arquitectura representativa y lúdica de la ciudad: patios, claustros, atrios, belvederes, columnatas, escalinatas, salones y jardines de recreo, configuraciones que se impondrán al entorno natural a través de un discurso grandilocuente y formal.

En algunas ciudades termales, como Vichy, Wiesbaden o Kassel, la ordenación urbana se inspirará en los grandes trabajos públicos de la época, en que el sistema verde y el agua tomarán un protagonismo especial. En Vichy, el Parc des Sources, con instalaciones cubiertas para el paseo y la toma de aguas, convertirá el centro de la ciudad en un gran balneario para el disfrute de sus visitantes.

Seguramente, la aportación más original de este período es el diseño del frente marítimo, la *promenade* marítima y el *pier*. El paseo marítimo es un salón urbano, un gran balcón sobre el mar donde la ciudad acaba. En las ciudades históricas, el paseo marítimo substituye la muralla militar. En la costa abierta, el paseo marítimo será el eje de extensión sobre la barra de arena y el llano aluvial. El paseo marítimo se ordenará según dos patrones, en función de la bravura del mar y la intensidad de las mareas. En los frentes oceánicos abiertos, desprotegidos, el paseo adoptará la forma de malecón, de balcón elevado, construido sobre muros o escolleras que apenas dejan espacio a la playa. Las playas, si las hay, se situarán al pie del muro, y sus arenas aparecerán y desaparecerán al son de las mareas y el temporal. En el Mediterráneo, el paseo marítimo se colocará sobre las dunas, a pie de playa, desafiando las leyes de la dinámica litoral e introduciendo cambios que, en ocasiones, comportarán la ruina de la playa y la desaparición misma del paseo.

En definitiva, el paseo marítimo será la versión marítima del bulevar, un espacio para el paseo vespertino, para relajarse antes de que el sol se ponga y la brisa marina disperse a

los paseantes. El paseo marítimo será, normalmente, la única vía de continuidad a lo largo de todo el frente, y, por ello, su ordenación oscilará permanentemente entre su condición de paseo o de arteria de circulación. El paseo marítimo, la *passeggiata lungo il mare* o la *promenade au bord de la mer* serán, prácticamente, la única arquitectura prestada que se convertirá en el emblema urbano de la ciudad balneario de este período.¹⁰

El *pier*, la otra pieza lúdica que aparece en este momento, tiene una genealogía portuaria, de pantalán de carga y descarga en zonas de batimetría poco profunda. Los primeros *piers* se instalan en los ríos y sólo muy circunstancialmente en la costa abierta. Por sus características espaciales, los *piers* pronto se convertirán en un atractivo lúdico. Primero, como paseo sobre el agua; después, como plataforma de actividades para el ocio y el juego. El *pier* será, sobre todo, una oferta lúdica en aquellas zonas en que el baño no sea especialmente atractivo. Las soluciones técnicas que se utilizarán para su construcción resultarán, en muchos casos, insuficientes para asegurar su estabilidad y permanencia. Por ello, después de un período de éxito considerable, el mar las hará desaparecer.¹¹ Seguramente, el *pier* es el elemento más próximo a las atracciones lúdicas de la ciudad industrial. En la segunda mitad del siglo XIX, se inicia la construcción de una oferta lúdica urbana destinada a las clases populares. La burguesía se había equipado de una oferta similar a la que utilizaba la aristocracia, con la ópera, los salones o las cafeterías. Las clases populares buscan atracciones más

intensas, que las distraigan de una jornada de trabajo agotadora. Los Champs-Élysées de París, el Tivoli de Copenhagen, el Prater de Viena o la Coney Island de Nueva York¹² serán la respuesta a este tipo de demanda, unos servicios que, posteriormente, se extenderán a las primeras ciudades turísticas destinadas a la clase obrera, como Blackpool,¹³ y, cincuenta años más tarde, a los parques temáticos, en sus diversas versiones.

3. EN BÚSQUEDA DE UNA ARQUITECTURA PROPIA

El paso del turismo aristocrático al turismo de masas no se produce hasta el período de entreguerras, cuando los trabajadores de los países más avanzados industrialmente conquistan el derecho a unas vacaciones

¹² | En Delirious New York, Rem Koolhaas convierte el estudio de Coney Island en el manifiesto inicial de su reflexión arquitectónica.

¹³ | Blackpool (Reino Unido) será uno de los destinos de vacaciones más populares del período de entreguerras. Sus orígenes se remontan a principios del siglo XIX e inicialmente es ocupado por los adinerados industriales de Yorkshire y Lancashire, aunque rápidamente se convierte en un espacio para el recreo del gran público. Según los datos recogidos en Sun, Sea and Sand. The Great British Seaside Holiday (S. Bragg y D. Harris, 2006), a finales de la década de 1830 Blackpool era visitado por más de siete millones de personas, la gran mayoría trabajadores procedentes de Preston y las colonias textiles próximas. En aquellos años, funcionaba más como un lugar de excursionismo y de recreo donde pasar el día que como un lugar de veraneo. A partir de 1880, se convierte en un auténtico resort turístico, con las llamadas "wakes weeks" de las colonias textiles de Lancashire, que permitirán a sus trabajadores disfrutar de una semana de vacaciones anual. Para la gran mayoría de estos operarios, Blackpool será el paraíso de recreo, ocio y desenfreno, donde se gastarán los ahorros de todo el año.

¹⁰ | Véase el libro *Passeggiata lungo molti mari*, editado por Marco Massa (2005). En España, destaca la obra de Juan Jesús Trapero (1998), *Los paseos marítimos españoles: su diseño como espacio público*.

¹¹ | Véase la publicación *British Seaside Piers* (de C. H. Mawson y R. Riding, 2008), que contiene un interesante catálogo de pleasure piers en la costa de Inglaterra, desde sus primeras construcciones a principios del siglo XIX, hasta las recientes operaciones de restauración y remodelación de algunas de las piezas más simbólicas.

pagadas.¹⁴ La asunción de este derecho es el resultado de un proceso muy lento, que se inicia a finales del siglo XIX en los sectores industriales más rentables y que no se generaliza hasta después de la Primera Guerra Mundial. El debate para la aprobación de este derecho pone de manifiesto el temor de las clases bienpensantes por el uso que pudieran hacer las clases populares de esta conquista social, por lo que no es extraño aparezcan una serie de movimientos de raíz sociopolítica y religiosa para fomentar el uso «adecuado» del tiempo libre.

El primer turismo social destinado a las clases menos favorecidas estará destinado a los jóvenes y al turismo familiar. Las primeras colonias de vacaciones educativas para niños son organizadas en 1875 por un pastor luterano de Zúrich, Wilhelm Bion, y en 1908 Robert Baden-Powell, militar y escritor británico, publica *Scouting for boys*, que dará origen al movimiento del escultismo.¹⁵ El poder político toma cartas en el asunto y los gobiernos totalitarios de entreguerras promueven políticas para regular y controlar el uso del tiempo libre, que aprovechan para la

14 | Robert Lanquar e Yves Raynouard, en su libro *Le tourisme social et associatif* (1998), hacen una matización entre el turismo de masas y el turismo social. El fenómeno del turismo masivo se produce a raíz del aumento de los ingresos de las clases trabajadoras a lo largo de los siglos XIX y XX, pero el turismo social no aparecerá realmente hasta la promulgación de una legislación social que regule y reconozca el derecho del trabajador a unas vacaciones pagadas. En España, ello queda recogido por primera vez en la Constitución de 1931; en Francia, se aplica con el gobierno del Front Populaire en 1936, año en que este derecho es reconocido a escala internacional en la Convención de la Organización Internacional del Trabajo.

15 | Este movimiento de raíz militar está inspirado en las experiencias de los combatientes del Imperio Británico en las campañas militares en África. Tal como señala Marc Boyer (1996, p. 103), “Baden-Powell quiere dar a los jóvenes el ingenio de los exploradores que él ha visto en el trabajo en las guerras de los Boers.

instrucción política de la juventud. En 1933, el régimen nazi pone en marcha el Kraft durch Freude (KdF) y los fascistas italianos, la Opera Nazionale Dopolavoro (OND).

Gracias a la mejora del transporte público y a la concesión de las vacaciones pagadas, la cuestión de la arquitectura turística se centrará en el alojamiento. El turismo de masas es un turismo de estancia en lugares de descanso y relajación. Los primeros hospedajes colectivos derivan del hotel urbano, aparecido en el entorno de las estaciones ferroviarias, y del balneario, una arquitectura a medio camino entre el alojamiento y el hospital. Mientras, el alojamiento unifamiliar se inspirará en la villa de veraneo de la aristocracia y encontrará la solución en los postulados antiurbanos de la ciudad jardín. En el período de entreguerras, se producirán los primeros ensayos arquitectónicos destinados al turismo de masas. No en vano, en este período se producirá el debate sobre la arquitectura moderna, la discusión sobre la producción masiva de vivienda y su estandarización.

El hotel ferroviario será un hotel urbano, cerrado en sí mismo, normalmente organizado en torno a un patio, con pocos servicios personalizados, que hospedará a visitantes temporales y a transeúntes en busca de una residencia fija. Junto a este tipo de hotel, pensado para el viajante con recursos limitados, tanto en las ciudades industriales como en las ciudades balneario aparecerá el gran hotel, un edificio solemne, con grandes salones, cafeterías y restaurantes, con vocación de casino, que presidirá la ciudad. Frente a estas formas de alojamiento, el balneario tendrá sus raíces en el monasterio, en la planta tranquila de los claustros y sus largos pasadizos de paseo.

La renovación del diseño del balneario de principios del siglo XX y del hotel posterior a la Segunda Guerra Mundial vendrá de la mano del Movimiento Higienista (*Sanitary Movement*, en el Reino Unido, o *Hygiénisme*, en Francia) y de la helioterapia. En el balneario, cada estancia, cada enfermo, necesitará disponer de una terraza soleada donde poder

tomar los baños de sol. En la costa, en el hotel panorámico –paradigma del hotel turístico–, todas las habitaciones tendrán vistas al mar.¹⁶

Paralelamente a este proceso de cambio y maduración arquitectónica, los gobiernos con políticas destinadas al turismo popular desarrollan arquitecturas propias. La operación más importante que lleva a cabo el gobierno alemán dentro del programa «KdF» es la construcción de un gigantesco balneario residencial en la isla de Ruegen, en el mar Báltico, el *Prora*, con capacidad para alojar a 20.000 personas. Un conjunto de cuatro kilómetros de largo, ocho bloques de más de 500 metros, alineados a la costa, que toma el bloque –acuñado en el discurso de la vivienda mínima– como base para la ordenación de un proyecto que nunca llegará a funcionar.

En Italia, por contra, la política del «OND» da lugar a la construcción de una serie de colonias –cerca de trescientas en el año 1934– a lo largo de la costa, en playas desiertas, que más tarde serán destinos turísticos masivos. Entre estas experiencias, encontramos algunos edificios de una gran modernidad como la *Colonia Marina “XXVIII Ottobre”*, de 1934 y la *Colonia Marina “Sandro Mussolini”*¹⁷ de 1938.

16 | Eduardo Jiménez, explica esta transición en su artículo “Génesis del hotel turístico”, recogido en la presente publicación.

17 | En los regímenes totalitarios del período de entreguerras, la arquitectura de las colonias de vacaciones estará al servicio de la ideología fascista. En el caso italiano, Elena Mucelli (2009) nos explica cómo “esta arquitectura surge... representando el testimonio concreto del esfuerzo del régimen para dar forma al mito de la raza y de la supremacía nacional, interviniendo en la educación de la juventud y explorando, al mismo tiempo, la potencialidad propagandística de esta nueva edificación. La arquitectura de las colonias se configura como un auténtico médium educativo capaz de influir en la transformación del individuo a través de la construcción de espacios complejos”. Véase también: Balducci, V. (2005), *Architetture per le colonie di vacanza. Esperienze Europee*.

El programa de la arquitectura del turismo en este período se centra en la cuestión del alojamiento. Para ello, se utilizan diversas estrategias. En algunos casos, se traslada a la costa la planta del hotel urbano; en otros, se toma el discurso del bloque exento acuñado por el Movimiento Moderno y se cambia su orientación heliocéntrica por las vistas al mar, y, en otros, se experimenta con dormitorios colectivos y servicios compartidos, en una ordenación a medio camino entre la escuela-internado y el edificio cuartelario. El *camping*, de ascendencia militar, será utilizado, sobre todo, en las colonias juveniles y en el turismo de alta montaña o en el turismo económico, cuando se generalice el transporte en bicicleta, la motocicleta o el utilitario.

En este período, el Movimiento Moderno formulará un primer discurso sobre la ciudad turística, contrapuesto al modelo de ciudad balneario que se empieza a desarrollar en la costa. El proyecto de la «Ciutat del Repòs i Vacances», proyectada en los años treinta por un grupo de jóvenes arquitectos catalanes adheridos al Movimiento Moderno (GATPAC), es una propuesta de ordenación de la playa situada al sur de Barcelona como un gran equipamiento social destinado al descanso y a las vacaciones de las clases populares de esta ciudad. Esta propuesta está claramente influida por los proyectos de los desurbanistas rusos y el «Parque de la cultura y el reposo» de Moscú de Zhírov,¹⁸ y será el punto de arranque de una reflexión que se incluirá en los trabajos para el IV CIAM. Frente a un proyecto municipal de «playas-balneario», basado en una parcelación en ciudad jardín y un largo paseo marítimo, propondrán una ordenación abierta, organizada en bandas de usos diversos paralelas al mar, que dejarán expeditas las plantas bajas para evitar cualquier impedimento que dificulte el libre acceso a la playa.¹⁹

¹⁸ | Publicado en 1929 en la revista *Das neue Frankfurt*, dirigida por Ernst May.

¹⁹ | Véanse el artículo de Emilio Donato (2007), «La ciutat oberta de repòs i vacances», en *Aportacions catalanes en el camp de la urbanística i de l'ordenació del territori, des de Cerdà*

El Movimiento Moderno no tiene un discurso claro sobre la ciudad turística, pero está en contra de cómo se está produciendo. En estos primeros ensayos, la respuesta está más cerca de pensar en la necesidad de crear otra zona a incluir en la «Carta de Atenas» que en una reflexión general sobre la ciudad turística como una ciudad diferente. El fenómeno turístico no es entendido como un tiempo para el ocio y el viaje a otra parte, sino como un lugar para el reposo y para recuperar fuerzas antes de regresar al trabajo. No es de extrañar que los arquitectos de la «Ciutat del Repòs i Vacances» citen como referencias a su proyecto Long Beach (Nueva York), Ocean Park o Venice (Los Ángeles), Ostia Mare (Roma), Wannsee (Berlín), o el Tivoli, el Prater o los Champs-Élysées; en definitiva, los espacios de ocio especializado propios de una ciudad ordenada según sus necesidades funcionales (zoning).

4. LAS ARQUITECTURAS DEL TURISMO DE MASAS

Después de la Segunda Guerra Mundial, el turismo se consolida como un fenómeno de masas, tanto en Europa como en América del Norte. En el viejo continente, se desarrolla según dos patrones acordes con cada uno de los bloques políticos en que queda dividido el territorio. En el bloque del este, se da continuidad a las fórmulas sociales experimentadas en el período de entreguerras: colonias, balnearios sociales o *campings*. Las características y la evolución económica de estos países, la movilidad limitada de su población, la baja presencia del vehículo privado o la inexistencia de territorios a la vera de los mares templados del Sur explican que no se produzca una explosión turística como la que se da en el oeste europeo. La oferta turística costera, en aquellos territorios, se

concentrará en el mar Negro, el único en condiciones de repetir el éxito del Mediterráneo occidental. Las antiguas ciudades balneario de Sodri o Anapa, en la costa rusa; Odesa, Yalta y Teodosia, en Ucrania; Mangalia, en Rumanía, o Burgas y Balhich, en Bulgaria, se abrirán al turismo social.²⁰

En el bloque occidental, se producirá un proceso distinto y en dos fases. Una primera, de arranque, que concluirá con la crisis del petróleo de mediados de los setenta, y una segunda, de explosión y abuso de la costa, que ha llegado hasta nuestros días. Los dos países que ilustran mejor estos procesos son Francia y España, con desarrollos en los que la Administración tiene un protagonismo muy distinto.

En España, se pasa de una etapa de austeridad económica, caracterizada por el miedo ante el vacío político internacional, a una fase de apertura y «venta»²¹ de la costa, propiciada por el Plan Nacional de Estabilización de 1959 y por el Tratado de Amistad y Cooperación hispano-norteamericano de 1967. En Francia, por el contrario, se apuesta por el turismo interno para desarrollar económicamente regiones en retroceso. En 1947, el geógrafo francés J. F. Gravier había publicado un texto titulado *Paris et le désert français*, en que denunciaba el fuerte desequilibrio territorial que se estaba produciendo entre la capital y la periferia.

²⁰ | Véase Gorsuch, A. E., (2006), *Turizm. The Russian and East European Tourist under Capitalism and Socialism*.

²¹ | Es famosa la expresión «España en venta», que acuña en los años setenta Francisco Jurdao Arrones (1979), y que da título a una publicación. En el texto, se hace referencia a la venta de suelo agrícola por parte de los campesinos del municipio de Mijas (Costa del Sol) a los empresarios urbanizadores. Este proceso, que tendrá lugar, en mayor o menor medida, en muchos de los territorios turísticos de la costa mediterránea española, dará lugar a grandes urbanizaciones turísticas de chalets, adquiridos en gran parte por jubilados y extranjeros procedentes del norte de Europa.

En Francia, después de los años de recuperación urbana tras la Segunda Guerra Mundial, de reconstrucción y rehabilitación de los núcleos históricos y de construcción de los *grands ensembles*²² para resolver el problema de la vivienda, se afronta el desarrollo turístico del Sur con el proyecto de desarrollo turístico de la región de Languedoc-Roussillon. El coordinador técnico de este proyecto será el arquitecto Georges Candilis, que será el primero en teorizar sobre la arquitectura del ocio como expresión de la capacidad de elección del hombre en términos de tiempo, actividad y estado: tres estados que Joffre Dumazedier había definido en su texto *Vers une civilisation du loisir?* (1962) como de «reposo, diversión y desarrollo». Para Candilis, el ocio de las masas había que añadirse a «los tres establecimientos humanos» que había formulado Le Corbusier.

Los proyectos que se desarrollan en el Languedoc-Roussillon²³ serán un ejemplo de cómo el Team X entiende la ordenación de la ciudad del turismo: una base náutica como corazón de la ciudad, una zonificación por densidades y tipos de alojamiento, y una separación estricta de los tráfico. Una ordenación que renuncia al paseo marítimo, abre las vistas al mar de las segundas líneas con bloques en altura de forma triangular, multiplica los senderos peatonales, dignifica el espacio público con esculturas y concentra las actividades de ocio en el puerto.

En España, el punto de partida del desarrollo turístico de masas empieza con el Plan de Estabilización Económica de 1959. Desde principios del siglo XX y antes de la Guerra Civil española (1936-1939), el Gobierno había intentado atraer el turismo internacional con

una política de promoción pública de hoteles de lujo —los Paradores Nacionales—, instalados en palacios, castillos y conventos rehabilitados para tal fin. La Guerra Civil puso el país al borde de la quiebra económica y obligó al régimen a abrir las puertas a los capitales foráneos y a primar las inversiones urbanísticas frente a los primeros intentos de ordenación urbana y territorial de la primera legislación urbanística española de 1956.²⁴

El desarrollo turístico costero español se produce sobre modelos de ciudad balneario caducos y parcelaciones en ciudad jardín de baja densidad; unos modelos que posteriormente se densifican, sustituyendo las viviendas unifamiliares por bloques de apartamentos y hoteles, sin introducir ninguna modificación sobre la ordenación urbanística inicial. En este marco social y político, algunos promotores privados convocaron consultas internacionales de arquitectura en busca de nuevas soluciones. De todos los concursos que se llevan a cabo, el de mayor relevancia será el del sur de la isla de Gran Canaria, en las dunas de Maspalomas, que ganará un equipo francés, «SETAP», con una propuesta organicista que se avanza a su tiempo.²⁵

²⁴ | En mayo de 1956, se aprueba en España la primera legislación urbanística moderna, que contempla la ordenación integral del territorio. Esta ley entrará en conflicto, años más tarde, con la Ley sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1963, impulsada por Manuel Fraga Iribarne desde el Ministerio de Información y Turismo, que permitirá el desarrollo de grandes operaciones turísticas con independencia de lo que establezcan los planes urbanísticos en cada lugar.

²⁵ | En Maspalomas, el concurso será promovido por el propietario del suelo, D. Alejandro de Castillo y Bravo de Laguna. Véase el artículo de Iván Álvarez, “El proyecto del Atelier ATEA+SETAP en el Concurso Internacional de Maspalomas, España”, recogido en la presente publicación.

En el caso de Marbella, es el promotor Salvador Guerrero quien lanza un Concurso Internacional para la Ordenación de la Gran Finca de Elviria. Véase el artículo de Roberto Barrios recogido también en la presente publicación.

En otros países mediterráneos, como Italia, Yugoslavia o Grecia, las estrategias para el desarrollo turístico fueron diversas. En Italia, el turismo de balneario aristocrático y las políticas «OND» habían dejado marcado el territorio. Así pues, al turismo cultural y urbano heredero del *Grand Tour* se suma el turismo vacacional de sol y playa. En los pequeños acantilados de Yugoslavia, como en Capodistria, el Gobierno de Tito desarrolla un modelo turístico próximo al que había imaginado el Movimiento Moderno veinticinco años atrás. En Grecia, la oferta turística transcurrirá bajo el peso de su patrimonio arqueológico y, a partir del terremoto de Santorini en 1956 (7,8 grados en la escala de Richter) y la reconstrucción de Fira, descubrirán los valores de la arquitectura popular como espectáculo, como reclamo alternativo al turismo arqueológico-cultural.

A partir de los años setenta, en España y en Francia, la iniciativa del desarrollo turístico pasará a manos de los promotores privados, cada vez más interesados en la promoción inmobiliaria y menos en la prestación de servicios. Con el tiempo, el turismo dejará de ser una actividad viajera y se convertirá en una actividad más sedentaria. El incremento del turismo familiar, que busca la tranquilidad, convivir con los amigos y despreocuparse de los hijos, junto con la mayor disponibilidad económica de las capas populares —que, superado el problema de la vivienda permanente, dispone de recursos para invertir en otros menesteres—, abrirán el mercado a la segunda residencia. La industria del ocio será sustituida por una economía inmobiliaria y la oferta hotelera caerá en manos de los grandes operadores turísticos, los cuales, gracias al control de los mercados en origen, impondrán unas condiciones tan duras que reducirán la competencia entre ellos a un problema exclusivamente de precios.

El atractivo paisajístico —el goce del mar, el sol y la playa— se apagará por culpa de la sobrecarga, la degradación y el agotamiento del lugar. El turismo necesitará «motores» más potentes para mantenerse, así como nuevos equipamientos para marcar las diferencias.

²² | Grandes polígonos de vivienda colectiva, contruidos en Francia entre los años cincuenta y setenta, caracterizados por un urbanismo de grandes barras y edificios en altura herederos de los preceptos del Movimiento Moderno y el urbanismo de la Ville Radieuse de Le Corbusier.

²³ | Véase el artículo de Izol Marez sobre el proyecto de ordenación litoral de Languedoc-Roussillon recogido en la presente publicación.

La inversión turística privada buscará salidas a la altura de sus capacidades, ya sea desplazándose hacia otros mercados, ya sea mediante la promoción de otros equipamientos, como campos de golf o puertos deportivos, que justifiquen negocios inmobiliarios acordes con su inversión. El problema, dadas las dimensiones del fenómeno y la necesidad de dar salida al aglomerado turístico existente, pasará entonces a manos de la Administración.

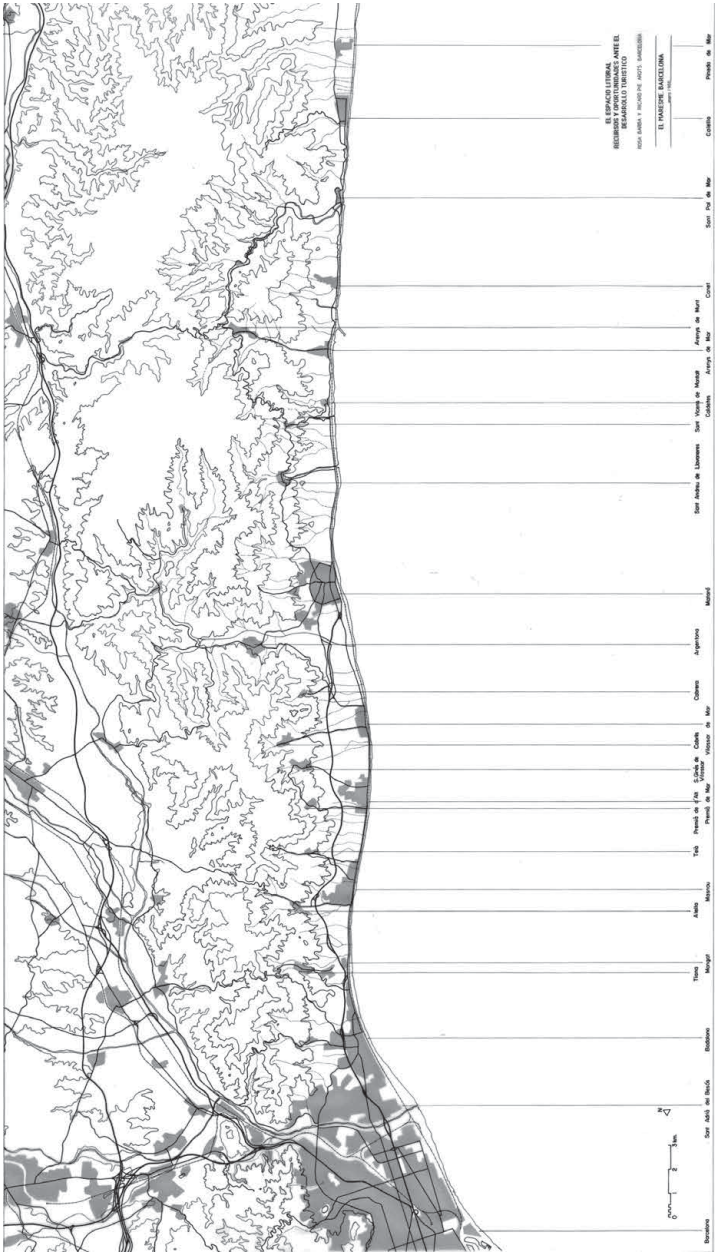
En el caso español, el turismo empezó a crecer exponencialmente gracias a las facilidades de inversión que dio el Estado. Desde el principio, la Administración pública hizo una tarea de acompañamiento; en los primeros años, en temas de accesibilidad, con la mejora de las comunicaciones; más tarde, en tareas de saneamiento de las playas, con la clausura y sustitución de emisarios marinos por depuradoras,²⁶ y, a partir de los ochenta, con la rehabilitación de playas y la construcción de paseos marítimos.²⁷ A partir del último cuarto del siglo XX, la Administración ha dado un paso más y se convertido en promotora de algunas operaciones especiales, los grandes parques temáticos,²⁸ cuyos logros han sido muy discutibles, y ahora, a principios del siglo XXI, busca fórmulas de renovación de los espacios turísticos maduros²⁹ que ofrezcan perspectivas de futuro al conjunto de las zonas turísticas del país.

26 | Un buen ejemplo de ello fue el desarrollo de casi 100 km de red viaria de accesos a la Costa Brava (1973) y el Plan de Saneamiento Integral de la Costa del Sol Occidental (1972).

27 | En los años ochenta, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) aprueba una nueva Ley de Costas (1988) y multiplica la creación de nuevos paseos marítimos, entre otras razones, para consolidar el carácter público del espacio marítimo-terrestre.

28 | Terra Mítica en Benidorm, o Port Aventura en la Costa Dorada.

29 | En 2007, el Gobierno redacta el Plan de Turismo Español Horizonte 2020 y establece como una de sus líneas de acción la recalificación de los destinos maduros. Para ello, se promueve la financiación de proyectos piloto para la reconversión y recalificación de tres de los destinos más importantes de la costa española: la Costa del Sol (Málaga), la Playa de Palma



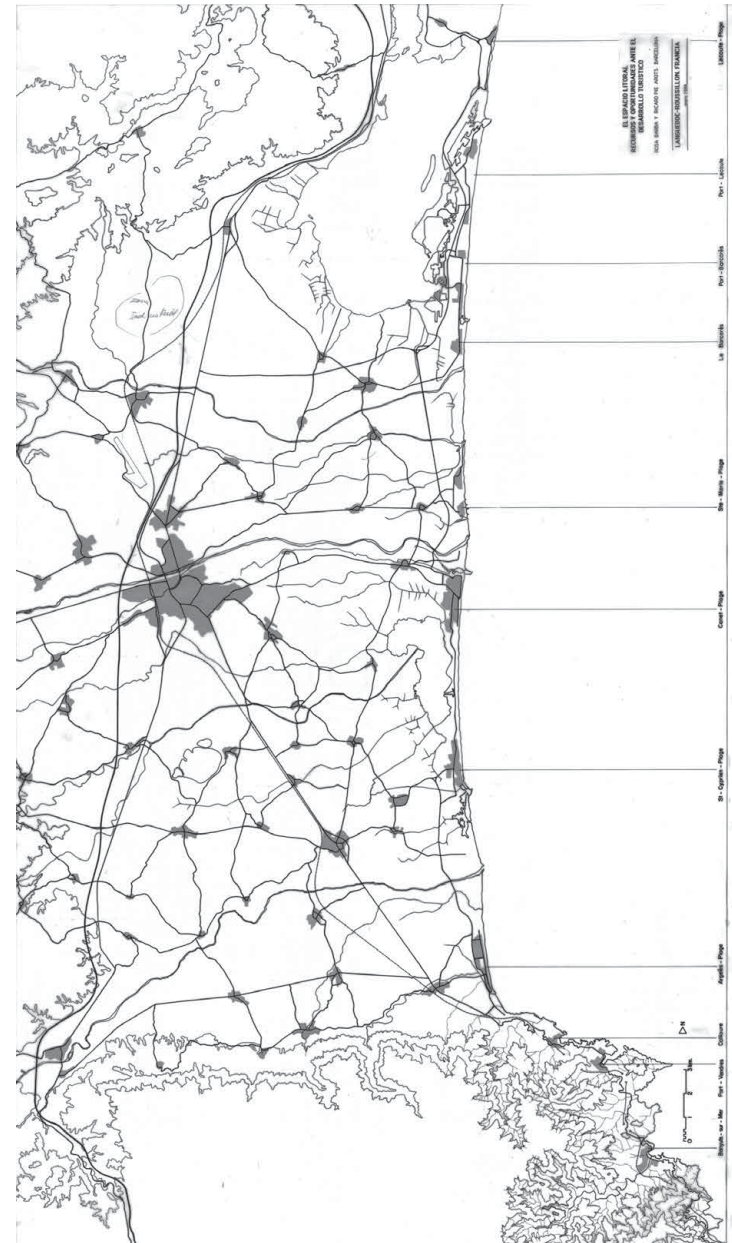


Fig. 1, 2, 3. El espacio litoral, recursos y oportunidades ante el desarrollo turístico. El Maresme (Barcelona), Ravenna (Italia), Languedoc-Roussillon (Francia). Fuente: Rosa Barba y Ricard Pié Arquitectos, 1988.

5. LOS PAISAJES DEL TURISMO³⁰

La Segunda Guerra Mundial pone punto final a los ensayos para el desarrollo del turismo social y da paso al turismo de masas, un desarrollo que adoptará una fórmula diferente en cada uno de los dos bloques políticos en que se dividirá Europa. En la Europa occidental, las regiones pobres del Mediterráneo aportarán las playas y el buen clima, y los países del norte, los turistas. Así, aquel intento fallido de introducir una zona urbanística dedicada al ocio a escala de ciudad se producirá a escala continental. Los países del socialismo real continuarán con las prácticas políticas de turismo social de los gobiernos de entreguerras, que posteriormente convergiran con las fórmulas desarrolladas en la Europa capitalista.

Para el desarrollo de estas fórmulas de turismo masivo, es tan importante la conquista de las vacaciones pagadas como la revolución en los modos de transporte y el descubrimiento de los territorios para el turismo. El ferrocarril, la bicicleta, el coche, la motocicleta y el avión son los ingenios clave para el desarrollo del turismo masivo. Los puertos, las estaciones de tren, las carreteras, las entradas y salidas de las autopistas y, finalmente, los aeropuertos son las infraestructuras necesarias para el descubrimiento y el posterior desarrollo de los territorios del turismo.³¹

(Mallorca) y Maspalomas (Gran Canaria). Otra medida encaminada a la modernización del sector fue el Plan FuturE, lanzado en 2009, que financia inversiones del sector turístico, encaminadas a mejorar la eficiencia energética de las instalaciones turísticas y a implantar nuevas tecnologías que fomenten un modelo de desarrollo sostenible.

³⁰ | La geógrafa francesa Ivette Barbaza será pionera en el estudio del paisaje del turismo, con su estudio de “Le paysage humain de la Costa Brava” (1966).

³¹ | Véase el artículo de Eduardo Jiménez, “El turismo y los modos de transporte”, contenido en la presente publicación.

Los aristócratas del *Grand Tour* se desplazaban en diligencia y en barco de vela. La navegación marítima transportaba mercancías y, en los viajes transatlánticos, pasaje. A medida que las técnicas mejoraron—de la vela al vapor y del casco de madera al de hierro—, la navegación trasatlántica se convirtió en el medio para transportar no sólo mercancías y mano de obra, sino también a las clases adineradas americanas que venían a Europa a disfrutar del *Grand Tour* y de las primeras ciudades-balneario.

El *Grand Tour* se realizaba a través de las ciudades, las universidades y la visita a las ruinas arqueológicas, mientras que el turismo de balneario se desarrollaba en los espacios naturales, muchos de ellos históricamente marginales. La costa era un lugar inhóspito, expuesto a las inclemencias del tiempo y a la piratería, y poco saludable, debido a la presencia de marismas y humedales. El aumento de la seguridad marítima, junto con el desecado y la canalización de los esteros del litoral para su explotación agrícola, así como su saneamiento posterior, con insecticidas como el DDT, preparó la costa para su transformación turística, a la espera de que fuera incorporada a los sistemas de comunicación del territorio, con la mejora de sus condiciones de accesibilidad.

Los cruceros —verdaderos palacios flotantes— fueron el modo necesario para poner de moda algunos destinos urbanos del *Grand Tour*. El período de oro de los grandes cruceros se inició en el último cuarto del siglo XIX y terminaría después de la Primera Guerra Mundial, con embarcaciones como el *Mauritania*, el *Titanic*, el *Normandie* o el *Queen Mary*, algunos de ellos verdaderos iconos de la modernidad, ya sea por su funcionalidad, como el *Mauritania*, o por su decoración, como el *Queen Mary*.³² El transporte

en crucero no tuvo un gran impacto territorial, pero marcó el futuro turístico de algunos destinos, tanto en el Mediterráneo como en el mar del Caribe. El crucero permitía llegar al corazón de algunas ciudades sin pisar las hospederías de mala muerte y convertía al turista en un observador sin riesgo de mancharse.

El modo de transporte que establece las bases territoriales del turismo de masas es el ferrocarril. La construcción de la red ferroviaria europea se desarrolla en la segunda mitad del siglo XIX, en muy pocos años, con criterios de rentabilidad a corto plazo. Los estados, inicialmente, confían la construcción de la red a compañías privadas, que buscan exclusivamente una rentabilidad a corto plazo, conectando entre sí aquellas áreas con una demanda acreditada e inmediata. Los estados, pues, no intervienen en la construcción de la red y en su explotación hasta el último cuarto de siglo XIX, para recuperar compañías en quiebra y convertir el transporte ferroviario en un servicio público general. En ningún país se sigue una estrategia global, y mucho menos una estrategia que obedezca a la explotación turística de los territorios.

El ferrocarril, de la mano de algunos pioneros, como Thomas Cook —fundador de la primera agencia de viajes—, se convierte en el medio para el desarrollo de un incipiente turismo de masas. Los primeros viajes organizados a las exposiciones universales de Londres y París, y las travesías por lo desconocido (el Transiberiano, 1904), con empresas como la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, confirman que el tren puede ser algo más que un transporte de mercancías y pasaje para convertirse en un medio al servicio del desarrollo turístico.

Inicialmente, la construcción de la red ferroviaria sólo atiende las expectativas de tráfico y de carga del origen y el destino de cada línea, sin prestar atención a los territorios que atraviesa. Las condiciones técnicas que ha de cumplir el trazado son muy estrictas. La costa y la playa resultan un corredor llano muy adecuado para el paso de la vía. Esta circunstancia hace accesibles al turismo

³² | Le Corbusier se inspira en la ingeniería de estos barcos transatlánticos y en su condición de unidades autosuficientes de comodidad máxima y espacio mínimo para el diseño de la Unité d'Habitation, una unidad de vivienda colectiva que trata de dar respuesta a las necesidades de la Europa de posguerra.

muchos territorios costeros que estaban fuera del mapa. En unos casos, porque la vía pasa por el frente marítimo; en otros, porque se construyen ferrocarriles de vía estrecha para explotar salinas o producciones agrícolas, como el cultivo de la caña de azúcar, situados en la costa. La construcción de líneas de acceso directo a centros termales o estaciones de esquí (funicular) no se realiza hasta más tarde, a finales del siglo XIX y principios del XX, en la última fase de construcción de la red ferroviaria europea. En definitiva, el ferrocarril da accesibilidad a la costa y, con ello, pone las condiciones para la creación de una red de centros turísticos, litorales y de alta montaña, hasta entonces inaccesibles.

En algunos casos, el promotor turístico es el impulsor del trazado ferroviario. El desarrollo turístico de Florida es un ejemplo de ello. Henry Flagler, socio de John Rockefeller en la Standard Oil, fue el promotor de la línea de ferrocarril que unía la ciudad de Nueva York con la península de Florida, primero hasta la ciudad de San Agustín y más tarde hasta los cayos. Henry Flagler promovió una serie de operaciones urbanísticas para atraer hacia esta zona a las grandes fortunas americanas residentes en Nueva York, que hasta entonces se trasladaban a Europa para disfrutar del descanso estival.³³

Cincuenta años más tarde, el automóvil se convierte en el modo de transporte que generaliza la movilidad y posibilita el desarrollo turístico de nuevos territorios. El coche es el modo de transporte que modifica la forma y el uso de la ciudad y el territorio, primero con el Ford T y, después de la Segunda Guerra Mundial, con la aparición del automóvil popular: el Volkswagen en Alemania, el Topolino y el Fiat 500 en Italia, el Citroën 2 CV y el R4 en Francia, el Seat 600 en España o el Morris Minor en Gran Bretaña. La bicicleta, a menor escala, y las motocicletas, en especial las scooters, serán piezas complementarias.

Sin embargo, lo que redibuja el mapa del turismo en automóvil y autocar son las autopistas. El ferrocarril había organizado el espacio costero a partir de las estaciones. El automóvil recupera la red de caminos y diluye las jerarquías que el tren había impuesto. La autopista, con sus salidas y entradas, vuelve a establecer diferencias de accesibilidad en el espacio. Primero el tren, posteriormente las autopistas y finalmente los aeropuertos dibujarán el territorio como un plano de manchas de aceite, un plano formado por piezas en que el éxito dependerá más del foco de emisión de turistas, de la red y de los modos de transporte que de las condiciones objetivas del lugar.

El avión se convierte en el modo de transporte más decisivo en el desarrollo del turismo a escala planetaria. Tras la Segunda Guerra Mundial, las industrias aeronáuticas habían aumentado su capacidad de producción y sus conocimientos técnicos aplicables a la aviación civil, todo lo cual facilita el desarrollo de las compañías de bandera. Los estados consideran la aviación un modo de transporte estratégico. Sin embargo, el gran cambio por lo que respecta al turismo se produce quince años más tarde, cuando la aviación cambia el sistema de propulsión y sustituye las hélices por turbinas, y las compañías estatales venden su material viejo a compañías de vuelos chárter.

Por primera vez, el turismo se sirve de un medio aéreo libre de las servidumbres y relaciones de la aviación comercial. El control del mercado turístico pasa por el control del modo de transporte. Las agencias de viajes, transformadas en operadores turísticos, captan a la clientela en origen, organizan su desplazamiento y se aprovechan de la competencia en destino para abaratar los costes. La isla de Mallorca es el gran laboratorio internacional donde se experimenta y madura esta manera de hacer, el control del mercado en origen y el paquete vacacional de naturaleza *fordista* en destino a través del control del medio de transporte.

Los modos de transporte van evolucionando con el tiempo. Por un lado, los vehículos

ganan en prestaciones y confort y, por otro, las infraestructuras de comunicación se modernizarán. Los cambios más significativos en estos campos se han producido gracias a la recuperación del ferrocarril, en su doble rol de sistema de transporte regional y metropolitano y de tren de alta velocidad, y a la aparición de las compañías de aviación *low cost*. Los efectos de la mejora del servicio de trenes regionales se ha hecho notar en la transformación de áreas turísticas maduras, situadas dentro de ámbitos metropolitanos, en residencia permanente. Los efectos de la alta velocidad ferroviaria aún no se han producido, porque las compañías explotadoras han estado más atentas a rentabilizar la demanda de movilidad de la clientela de alto *standing* y de negocios que en aprovechar las oportunidades que ofrece el turismo. El colapso del espacio aéreo europeo por saturación, sin embargo, abre nuevas perspectivas al uso del ferrocarril de alta velocidad dentro de un territorio continental acotado.

Las compañías aéreas de *low cost* han activado aeropuertos de segunda categoría y han facilitado ciertos movimientos puntuales y pendulares hasta ahora inimaginables salvo para las compañías chárter.³⁴ El *low cost* es un fenómeno que se aprovecha de unas circunstancias –precios del combustible, quiebra de las compañías tradicionales o subvenciones de los aeropuertos menores–, cuya solidez a largo plazo aún está por demostrar. En cualquier caso, su existencia y la generalización del uso de internet para contratar los servicios turísticos en destino han roto el monopolio de los operadores turísticos. Si el control de los vuelos chárter fue la llave que permitió controlar el mercado internacional

34 | Francesc Muñoz (2008) hace referencia a una nueva geografía *low cost* en la Europa urbana, donde “la gestión de la movilidad –de personas, mercancías e información– tiene la misma importancia que la distribución de las densidades”, y apunta a los aeropuertos *low cost* como una de las tipologías más novedosas de este nuevo paisaje suburbano en que la movilidad se convierte en una forma no sólo de comunicar el territorio, sino también de habitarlo.

33 | Véase Turner G. (2005), Florida railroads in the 1920's.

del turismo de masas, el *low cost* no sólo ha liberalizado el mercado, sino también ha propiciado el crecimiento del “turismo residencial”, con la transformación de extensas áreas de alojamiento temporal en áreas residenciales intermitentes para población jubilada con necesidades de equipamiento y servicios muy diferentes a las del turismo tradicional.

A escala continental, el ferrocarril fue el transporte necesario para que el territorio costero se convirtiera en destino turístico; el coche homogeneizó la red, rompiendo la exclusividad que tenían los territorios que contaban con estación de ferrocarril, y el avión permitió que se incorporaran al turismo paisajes muy alejados del lugar de origen del turista. La evolución del transporte aéreo –el aumento de la capacidad de los aviones y la multiplicación de los aeropuertos– encogió el espacio y amplió las oportunidades territoriales del turismo a escala mundial.³⁵ Sin embargo, el fracaso del Concorde y del Tupolev supersónicos en los años setenta acabó con las sucesivas implosiones del espacio temporal. El mapa del mundo dejó de contraerse.

6. LA CONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO DEL TURISMO. LAS PIEZAS MÍNIMAS

Para formular un discurso comprensivo sobre el papel de la arquitectura en el espacio turístico, no basta con investigar sobre la genealogía de sus piezas, tal como se ha expuesto en los apartados anteriores –la arquitectura urbana, para entender las arquitecturas prestadas del turismo termal; el *zoning*, para las primeras ordenaciones del turismo social; la ciudad jardín, para las parcelaciones de los poblados de vacaciones, o las arquitecturas

sanitarias, para la invención del hotel turístico–, sino que es necesario, además, ahondar en la naturaleza espacial de los productos turísticos y en sus condiciones funcionales, paisajísticas y arquitectónicas, buscando cuáles son los atributos que las hacen diferentes y cuáles son sus cualidades y su capacidad para afrontar el futuro.

Las arquitecturas de la ciudad industrial son piezas especializadas y monofuncionales, que dan lugar a la ciudad por acumulación y mezcla de piezas. Ninguna de estas piezas puede vivir aislada. La residencia, la industria, el comercio o el equipamiento son elementos fundamentales para dar lugar a una ciudad. La arquitectura del turismo es de otra naturaleza, porque es una arquitectura colonizadora que puede vivir en soledad. Las «piezas mínimas del turismo» han de tener una capacidad y un tamaño suficientes para sobrevivir en cualquier situación. Unas virtudes que, en ciertas circunstancias, pueden revertir en su contra. En efecto, en los grandes conglomerados turísticos, la autonomía funcional de las “piezas mínimas”, a menudo agravada por una forma de explotación autárquica del «todo incluido», transforma estas piezas en unidades un tanto autistas, con graves problemas de relación y desarrollo, incapaces de generar economías de escala que las conviertan fácilmente en parte de la ciudad.

Las «piezas mínimas del turismo» se pueden agrupar en dos grandes categorías, en función de las características del alojamiento o del equipamiento de ocio que ofrecen. Por un lado, están las piezas mínimas del alojamiento turístico, que dan respuesta a las necesidades habitacionales del turismo, y, por otra parte, está la pieza mínima del equipamiento turístico, que aparece cuando es necesario cualificar o singularizar la oferta de ocio, ya sea para compensar la falta de atractivos del lugar o su degradación.

El hotel turístico es la “pieza turística” por excelencia. Es el alojamiento mínimo necesario para disfrutar de los atractivos de un lugar, la piedra angular de cualquier proyecto turístico. La organización del hotel y su

forma arquitectónica son el resultado de un largo proceso de depuración que se inicia con el hotel ferroviario, la primera oferta de alojamiento formal y cuantitativa para transcurrir en una sociedad que se pone en movimiento, y culmina en el hotel-*resort* panorámico, pasando por el hotel panorámico, en que el turista disfruta del paisaje desde su habitación. Si, en los primeros momentos, el hotel turístico costero es una réplica del hotel urbano en alguna de sus formas, desde el gran hotel a la casa de huéspedes, después de la Segunda Guerra Mundial se impone como modelo el hotel panorámico con terrazas y vistas al mar. El hotel panorámico beberá de las innovaciones introducidas por la arquitectura médica y de las preocupaciones higiénicas del Movimiento Moderno: ventilación cruzada, asoleo y vistas.³⁶

El hotel panorámico no sólo recogerá e interpretará estos principios, sino que, además, reinterpretará el programa funcional del hotel, partiendo el edificio en dos: el cuerpo de habitaciones, situado en el volumen superior, y el de servicios y equipamientos, en la plataforma baja, al nivel del jardín. La forma del edificio viene marcada por el bloque de habitaciones. En las parcelas con fachada amplia, el hotel se dispondrá paralelo a la costa. Cuando se reduzca el ancho de parcela, el bloque de habitaciones se doblará en forma de U para ajustarse a la geometría del solar y ofrecer vistas a las habitaciones de la otra cara. Cuando la parcela sea muy estrecha, normalmente porque procede de un proyecto urbanístico de ciudad jardín, el bloque de habitaciones se colocará perpendicular al mar y las habitaciones tomarán la forma de espina de pez, para que todas tengan una vista lateral al agua.

El motel es un producto singular, que aparece a la sombra de las políticas de mejora y ampliación de la red de carreteras y autopistas y la generalización del vehículo privado. Nacido en los Estados Unidos en la década de los cincuenta, el motel es un alojamiento para

³⁵ | Véanse los mapas de contracción del espacio europeo con el desarrollo de las líneas *low cost* incluidos en el artículo “Ensayos para un atlas de la Costa del Sol: cartografías para la comprensión de un fenómeno complejo”, recogido en la presente publicación.

³⁶ | Véase el artículo de Eduardo Jiménez, “Génesis del hotel turístico”, incluido en la presente publicación.

una población que está en ruta, un hospedaje de mínimos que permite aparcar el coche delante de la habitación. Arquitectónicamente, es un edificio bajo, sin pasillos interiores ni servicios generales, en que se accede a cada habitación desde el aparcamiento. Desde el punto de vista turístico, el motel es una propuesta todavía vigente en los Estados Unidos, tanto para el viaje turístico como para el de negocios. En Europa, prácticamente ha desaparecido tanto del mercado turístico como del de negocios, en que ha sido sustituido por formatos más urbanos.

La oferta de alojamiento extrahotelera se despliega con fórmulas muy diversas, que van del apartotel a la vivienda individual, según diversas categorías que se pueden clasificar por los servicios que ofrecen, la configuración arquitectónica y la forma de gestión. El paso del hotel al apartotel, y de éste al apartamento o a la vivienda individual, se produce mediante la incorporación de servicios de cocina y salas de estar a las unidades de alojamiento o habitaciones, a través de una fórmula que rompe la dependencia funcional de aquellas con los servicios generales hoteleros. Estos cambios modifican la gestión y/o la propiedad del conjunto, que pasa de ser única a múltiple, con reglas más propias de una comunidad de propietarios que de un gestor de servicios.

Arquitectónicamente, la configuración espacial de este tipo de complejos es similar a las arquitecturas residenciales de la ciudad contemporánea, si bien hay algunas diferencias a destacar. En primer lugar, la densidad de camas por superficie urbanizada. En la ciudad turística, la edificación es abierta, ajardinada, con espacios para uso de la comunidad que limitan el aprovechamiento edificatorio de los solares. El espacio libre de estas configuraciones, aunque se reduzca a unas pequeñas separaciones a los predios vecinos, conforma una envoltura verde que condiciona su capacidad casi exclusivamente a la altura de la edificación.

En segundo lugar, cabe destacar la cuestión de la planta baja, un debate que aparece en la consideración del polígono de viviendas

racionalista –las ordenaciones residenciales masivas con bloques de vivienda exenta– y que se repite en el espacio turístico, con una diferencia fundamental: la transformación del espacio libre interbloque como jardín privado. La edificación aislada turística reniega de la calle corredor y renuncia al uso colectivo, no residencial, de la planta baja. La calle deja de ser un escaparate donde ofrecer todo tipo de servicios y se convierte en un cerramiento verde, continuo, interrumpido solamente por las entradas privadas para vehículos y residentes. Las propuestas racionalistas de una edificación aislada con “pilotes” y plantas bajas abiertas para la libre circulación no han tenido ningún éxito. Uno de los problemas más graves de la transformación de las ciudades turísticas en ciudades más complejas es la dificultad de transformar las plantas bajas en servicios y comercios para la población residente.

En tercer lugar, hay que señalar algunas libertades formales y funcionales que se toma la arquitectura del turismo frente a la arquitectura residencial. El Movimiento Moderno liberó la arquitectura urbana de las reglas de la calle corredor, pero cayó en la dictadura del paralelepípedo y el estereotipo de la vivienda mínima como única configuración adecuada para resolver los requisitos técnicos, económicos y sociales planteados. Las innovaciones más interesantes que se producen en la arquitectura turística se observan, sobre todo, en la distribución interior de los alojamientos, porque es la única que escapa a la regulación burocrática en que cae la vivienda al uso.

En cualquier caso, la cuestión del sol y las vistas, que ya revolucionó el hotel panorámico, es la misma que origina los edificios en diente de sierra –cuando la fachada es muy reducida– y el edificio aterrazado, ya sea en formato vertical o escalonado, como paradigma de relajación y disfrute del medio. Estas tipologías, que se impondrán en todo el mundo turístico, se convertirán en uno de sus signos de identidad.

Coetáneamente a estas configuraciones en edificación abierta más o menos densas, aparece el proyecto de núcleo o poblado de

vacaciones, de inspiración tradicional. La arquitectura de este tipo de promociones no es estilística, sino que parte de un cierto reconocimiento del acierto y la capacidad de la arquitectura popular de adaptarse al medio. El ajuste a la topografía, el aprovechamiento de las condiciones climáticas, la dimensión doméstica de la cosas o la calidad formal del conjunto son algunas de las razones del interés del turismo por estas configuraciones y de la voluntad del turismo por incorporar a su oferta el genio arquitectónico del lugar.

Los esfuerzos por captar el espíritu de la arquitectura popular no provienen únicamente de la arquitectura historicista, sino también de los arquitectos modernos, que intentan descifrar las claves de esta arquitectura a través de interpretaciones más conceptuales. En cualquier caso, este interés acabará convirtiéndose, casi siempre, en una moda que confundirá los valores populares de la arquitectura tradicional con el gesto y la decoración folclóricos.

Las «piezas mínimas del turismo», referidas exclusivamente al alojamiento, concluyen con la parcelación en ciudad jardín, un modelo destinado principalmente a la segunda residencia y al veraneo que se ha convertido en una de las fórmulas más extensamente utilizadas. Esta forma de crecimiento urbanístico, nacida del sueño antiurbano, ha sido la principal referencia de las estaciones balneario tradicionales, una fórmula sin servicios que alimenta especialmente el negocio inmobiliario. El proyecto de este tipo de piezas está más próximo a la tradición de la *villégiature* de jardines y villas de grandes dimensiones, que a la ciudad jardín de trazado paisajístico y orden urbano. Sin embargo, la ciudad jardín turística acabará siendo una fórmula de parcelación del suelo y de promoción especulativa, presentada inicialmente como una intervención respetuosa con el medio y que ha resultado ser ecológica y económicamente insostenible, por su alto consumo de suelo y sus dificultades de adecuación a condiciones más urbanas.

Fig. 4. Hoteles. 1) Brodokenerc Hotel, Haludovo, Yugoslavia. Arquitecto: Boris Magas. 2) Hotel del Mar, Palma de Mallorca, España. Arquitecto: J. A. Coderch. 3) Zichron Yaakov Hotel, Israel. Arquitectos: Y. Rechter, M. Zarhy. 4) Hotel en Jerba, Jerba, Túnez. Arquitecto: H. Munken Hausen. 5) Warwick Post Oak, Houston, Texas, EE.UU. Arquitecto: I. M. Pei. 6) Colonia de vacaciones en Arimine, Arimine, Japón. Arquitecto: Mizuki Yamada. 7) Hotel Anaga, Hyogo, Japón. Arquitecto: Nobuhide Eto. 8) Hotel Lakolk, Römö, Dinamarca. Arquitectos: K. Friis, E. Moltke Nieben. 9) Apartment Complex, Mellieha, Malta. Arquitectos: England & England. 10) Hotel Xenia, Poros, Grecia. Arquitecto: A. Konstantinidis. 11) Hotel Amalia, Delphi, Grecia. Arquitecto: N. Valsamakis. 12) Fragrant Hill Hotel, Beijing, China. Arquitecto: I. M. Pei.

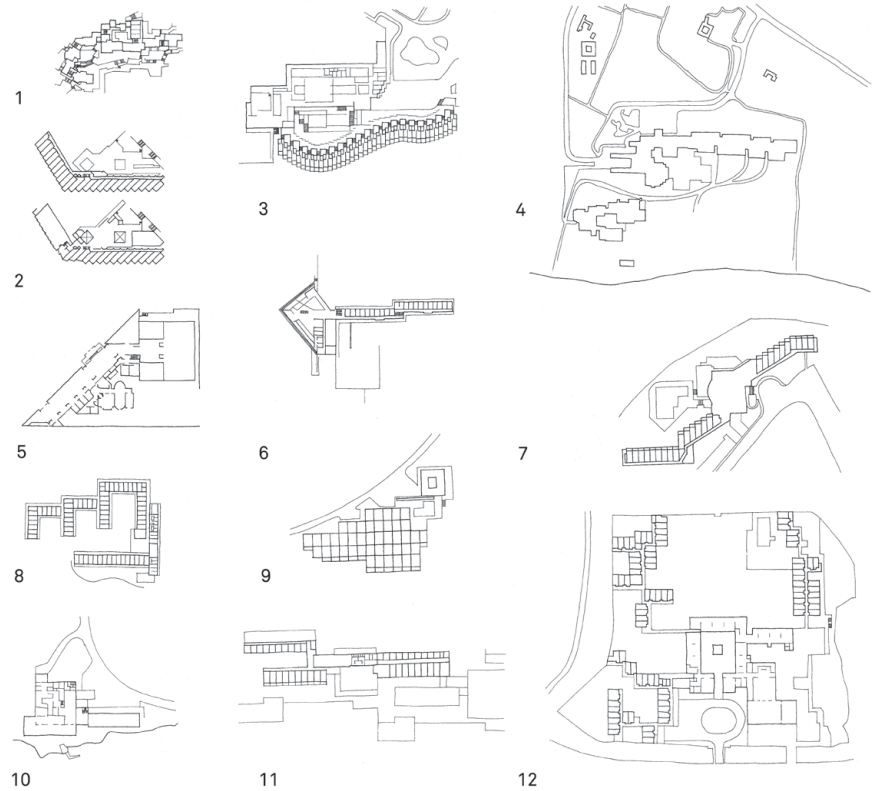
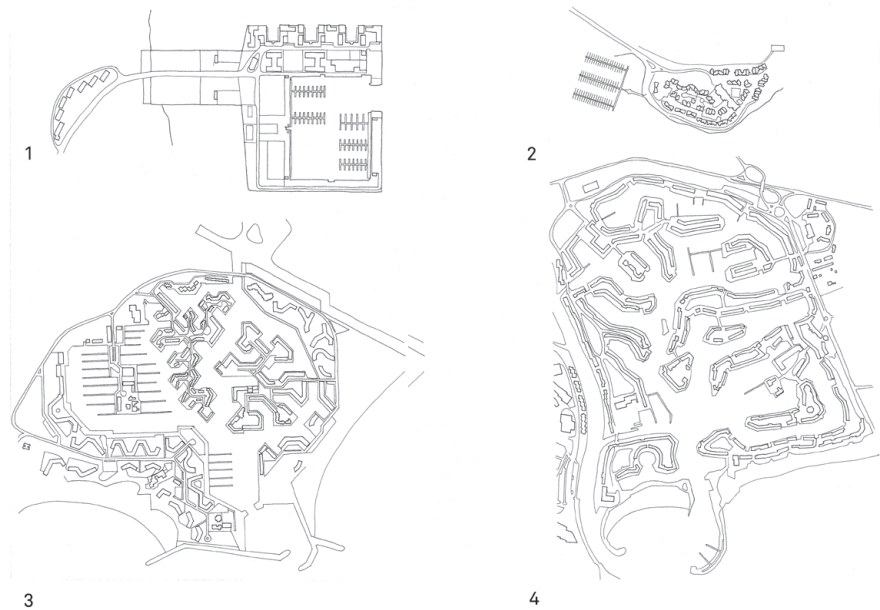


Fig. 5. Agrupaciones residenciales con equipamientos: marinas. 1) National Yacht Racing Centre, Portland Harbour & Weymouth Bay, Gran Bretaña. 2) Alierton Harbor, Isla Spinnaker, New England, EE.UU. Arquitecto: G. Velleco. 3) Port Grimaud, Saint-Tropez, Francia. Arquitecto: F. Spoerry. 4) Port Camargue, Languedoc-Roussillon, Francia. Arquitecto: J. Balladur.



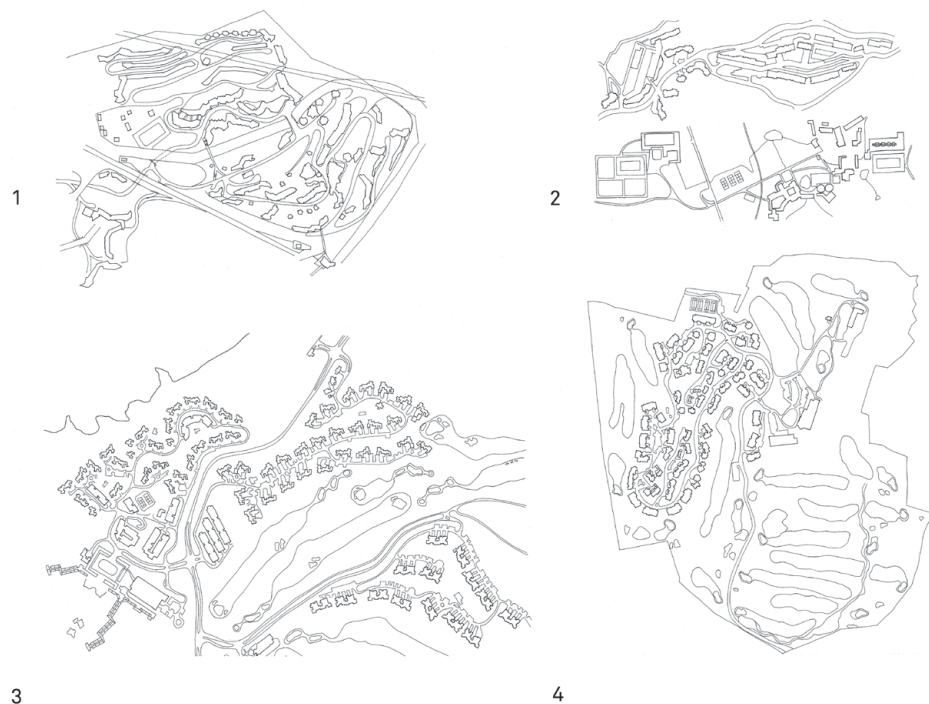


Fig. 6. Centros de vacaciones con equipamientos. Golf I. 2) Village Équestre de Pompadour, Club Méditerranée, Corrèze. Arquitectos: Noëlle Janet, Christian Demonchy. 3) Hotel Kapaua Bay & Villas, Maui Hawai, EE.UU. Arquitectos: Killingsworth, Stricken, Lindgren, Wilson & As. 4) St. Andrew's Golf Club. Nueva York, EE.UU. Arquitecto: J. Nicklaus.



Fig. 7. Centros de vacaciones con equipamientos. Golf II. Sanctuary Cove, Gold Coast, Australia.

Las «piezas mínimas del turismo» más reconocibles en materia de equipamientos son la marina y puerto deportivo y el golf.³⁷ El parque temático y el casino de juego pertenecen a un ámbito superior, y son piezas que, por sus características, escapan a lo que se plantea en este artículo. La base de referencia de ambas es de una escala territorial en que desaparece la idea de elemento colonizador para convertirse en un elemento estratégico a escala regional. En la reflexión sobre lo que hemos venido en denominar «piezas mínimas del turismo», se busca detectar cuál es la mínima expresión de aquello que es capaz de hacer atractivo un lugar y dar cobijo al visitante. En otras palabras, analizar cuál es la tesela mínima del puzzle territorial que dibuja el turismo.

La marina es una invención norteamericana, la única fórmula para urbanizar los manglares y los esteros de la costa. Las dificultades históricas para sanear estos espacios, ya sea desecándolos, ya sea con el uso masivo de insecticidas, no permitieron abrir estos espacios al turismo hasta muy tarde. En el Mediterráneo no hay manglares, y las zonas de marismas y humedales han sido transformadas históricamente por la agricultura desde tiempos remotos. De los más de cuatrocientos puertos y marinas que hay actualmente en el Mediterráneo occidental europeo, sólo una mínima parte son marinas. El puerto deportivo, el equipamiento náutico más extendido en esta zona, se proyecta como un puerto externo, como un apéndice a la costa, en una zona de batimetría poco profunda, como un refugio de embarcaciones con vocación más representativa que de recreo.

Cada tipo de intervención, marina o puerto, juega un papel urbanístico distinto según cuál sea su encaje territorial. La marina se puede ordenar como un peine de canales o en torno a una laguna interior. Dado que es producto de la transformación de un humedal

situado tierra adentro, normalmente tiene una posición urbana central y actúa como área de centralidad y locomotora del cambio del paisaje. Los puertos deportivos ocupan diversas posiciones en la costa: unos se sitúan en un refugio natural, que históricamente ha desempeñado funciones de puerto pesquero y de varada de barcas, al lado de un pequeño núcleo de pescadores, mientras que otros se anclan en la costa, en zonas urbanizadas, cuando se pretende relanzar una zona turística madura, o en espacios vírgenes, cuando se quiere iniciar un nuevo proceso de colonización. En el primer caso, el puerto refuerza el carácter central del refugio de pescadores; en el segundo, la cuestión depende de la capacidad y del acierto del diseño para que se refuerce el núcleo existente o que éste se desplace hacia él.

El golf, un pasatiempo de pastores, se ha convertido, en las zonas turísticas de sol y playa, en un juego para las clases acomodadas y en un motor para su desarrollo. El golf, un magnífico juego para pasear por el campo, que se beneficiaba de las condiciones climáticas y territoriales de unos sistemas naturales cercanos a la costa, en los mares del norte de Europa, ha evolucionado hacia un modelo único y estereotipado de paisaje, y ha perdido las ventajas de acomodo al sitio que tuvo en el pasado. Exceptuando los primeros campos de juego, promovidos por clubes deportivos o por inversores de ciertas urbanizaciones de prestigio, actualmente el golf se ha convertido muchas veces en una excusa para recalificar urbanísticamente el suelo rústico, sin atender a las condiciones específicas del lugar y a las posibilidades reales para el desarrollo del juego.

Las «piezas mínimas del turismo», por definición, por su carácter de piezas colonizadoras, son elementos que alteran las condiciones del medio y modifican los equilibrios sociales, económicos y culturales del mismo. La evaluación de estos efectos solamente se puede hacer desde la consideración de conjunto y de la idea de cambio. Es por ello que la categorización de las arquitecturas del turismo en piezas mínimas, en su consideración de

respuesta social, propuesta económica e intervención ambiental, puede ser una fórmula adecuada para evaluar los procesos fundacionales del turismo vacacional, su evolución y algunos de los problemas que plantea.

Con respecto a las piezas de alojamiento, el primer problema es estimar los efectos de su implantación. El turismo es una actividad ociosa, destinada a visitar y a conocer al otro. El respeto por lo específico del lugar no sólo debe ser el resultado de un principio mínimo de convivencia, sino también del respeto y la atención por el atractivo turístico que marca la diferencia. El dimensionamiento de la pieza de colonización alojativa, así como su desarrollo, son un problema económico de rentabilidad y explotación de una instalación, pero también un problema de capacidad de asimilación y permanencia de las condiciones sociales y culturales de un lugar y de su capacidad de acogida.

Cada pieza mínima tiene formas de implantación y efectos distintos. El hotel tiende a encerrarse en sí mismo y divide a la población del lugar en turistas y trabajadores a su servicio. La oferta extrahotelera necesita equipamientos y genera unas ciertas economías de escala, que posibilitan la aparición de servicios complementarios intermedios y una mayor participación de la población permanente. La segunda residencia tiene un alto grado de independencia, que repercute negativamente, porque consume suelo y servicios y prácticamente no genera beneficios sociales y económicos continuados.

La oferta alojativa turística que se transforma en turismo residencial o en primera residencia genera otro tipo de problemas. El desarrollo turístico se ha llevado a cabo como un proyecto de anticiudad, sin previsiones de equipamientos para una hipotética población residente. Las dificultades de agregación y salto de escala de las «piezas mínimas», para generar economías urbanas, de construcción de ciudad, dificultan la aplicación de políticas de regeneración urbana y económica en las áreas turísticas en proceso de transformación. El debate sobre las condiciones de

37 | Véanse los artículos sobre las piezas de la marina turística (Nuria Nebot y Félix Zurita) y el campo de golf (Lola Joyanes y Jesús Cillero) recogidos en la presente publicación.

partida de las piezas mínimas y su transformación es esencial para romper estas rigideces y formular alternativas que permitan resolver los problemas de obsolescencia de la ciudad turística y su transformación en unas estructuras más complejas, con capacidad para funcionar como áreas turísticas y de residencia permanente a la vez.

Seguramente, donde resulta más evidente el impacto medioambiental de las intervenciones turísticas es en las piezas mínimas relacionadas con los equipamientos. No es cierto que las piezas alojativas tengan un menor impacto, sino que, al producirse en el tiempo, las responsabilidades quedan más diluidas. El consumo de suelo y las necesidades de infraestructuras que generan estas operaciones son acaso mayores que en los puertos, las marinas o el golf. La diferencia es que el deterioro de la playa es inmediato cuando se construye un puerto en un lugar inadecuado, y la respuesta social es más intensa cuando el golf se utiliza para encubrir una operación especulativa o una operación de exclusión social.

Sin embargo, frente al carácter parasitario de muchas promociones turísticas que no aportan nada al conjunto, las piezas mínimas referidas al equipamiento suponen una inversión que merece no tanto un mejor trato, sino una mayor inteligencia proyectiva, que ayude a realizar una lectura más positiva de los mismos. Más allá del carácter elitista de alguna de estas operaciones, que explica su rechazo social y que debería servir para buscar soluciones socialmente más abiertas, habría que reconsiderar los modelos de referencia. El servicio que prestan los puertos turísticos debería considerarse en favor de sistemas menos lesivos para la costa y con vocación de servicio al deporte, como ofrece el puerto seco; los beneficios que se pueden derivar de explotar un humedal deberían contraponerse al impacto ecológico de las marinas; las posibilidades del golf, un magnífico juego para el disfrute del campo, debería reconsiderarse a partir de una mejor interpretación de las condiciones particulares de cada sitio que evite caer en la caricatura, tal como ahora sucede.

7. LA ARQUITECTURA COMO SIMULACIÓN DEL LUGAR

La crisis del petróleo de los años setenta puso a prueba el sector turístico y puso fin al período más innovador en lo que se refiere a la arquitectura.³⁸ En términos económicos, el sector turístico superó la crisis del petróleo mientras otros, que habían sido la base de la revolución industrial, se derrumbaron. El turismo de masas dejó de ser una actividad pasajera, de dudosa solidez, y se consolidó como un mercado en expansión. El nuevo mapa del turismo se afianzó en las zonas del turismo masivo, algunas de ellas con graves problemas de obsolescencia, y se extendió hacia otros países, que buscaban en el turismo recuperar los recursos económicos que habían perdido en el mercado de las materias primas.

A partir de este momento, la cuestión urbana, la transformación del aglomerado turístico en ciudad, se ha convertido en uno de los debates clave para la recuperación y la consolidación urbanística y económica de las zonas turísticas maduras. A las dificultades propias de transformación de un monocultivo que opera de forma intermitente, como es el turismo de masas, se han de sumar los graves procesos de obsolescencia del propio negocio turístico.

Actualmente, sin embargo, sólo se plantean actuaciones de reanimación a muy corto plazo. Las empresas turísticas que permanecen en el territorio no parecen interesadas en nuevas inversiones, sino más bien en exprimir hasta la saciedad las que les restan. Las

únicas que están preocupadas por mejorar estas áreas son aquellas empresas pequeñas y medianas que han quedado atrapadas en ellas. En consecuencia, el papel de la Administración, como único operador con capacidad de liderazgo, es determinante. Sin embargo, pocas veces la Administración ha sabido dar respuesta a estos hechos, salvo en aquellos casos en que ha buscado soluciones extraordinarias, con la construcción de puertos, marinas, campos de golf o grandes parques temáticos, cuyos resultados no siempre han sido los deseados.

En los nuevos paisajes del turismo, en un mercado global y cada vez más competitivo, la oferta de nueva planta se ha decantado, muchas veces, por los nichos menos cualificados, por aquellos que buscan distracción y bullicio. El paisaje, en estos casos, no es el atractivo básico, sino el decorado de un espectáculo de tópicos. Tanto en las áreas de turismo maduro, como en los nuevos paisajes del turismo de masas, el atractivo fundamental ya no son el descanso y las actividades lúdico-recreativas, sino una oferta para el relajo y la desinhibición personal. El espacio turístico ha dejado de estar relacionado con el territorio y se ha convertido en un lugar genérico para la distracción y el desahogo.

El artefacto turístico ya no se justifica en relación con el lugar, sino como una oferta de arquetipos. La ciudad turística se ha convertido en un escenario, en una simulación, en el nuevo “lugar” donde es más importante la capacidad de representación en el estereotipo que reconocer y disfrutar de su realidad. Los primeros signos de este cambio en el campo de la arquitectura se manifestaron en los años setenta, coincidiendo con el debate de la posmodernidad, al plantearse de nuevo la cuestión del “estilo” y la tematización de la oferta turística.

En Europa, la cuestión del “estilo” no siempre ha precedido las cuestiones de arquitectura. Durante el período de vigencia del Movimiento Moderno, el debate sobre el “estilo” se ocultó tras el discurso de la funcionalidad y la economía de medios. En Estados

³⁸ | En el caso de la Costa del Sol, el artículo de Juan Gavilanes Vélaz que se recoge en la presente publicación describe las operaciones arquitectónicas de mayor interés llevadas a cabo en ese período y la búsqueda por ofrecer una respuesta atenta al lugar y a su identidad, sin renunciar a la modernidad ni a los nuevos requisitos funcionales y de relación con el entorno que plantea la actividad turística.

Fig. 8. Agrupaciones de segunda residencia. 1) Port Bacarès, Francia. Arquitecto: G. Candilis. 2) Urbanización Ciudad Blanca. Alcudia, Mallorca, España. Arquitectos: F. J. Sáenz de Oiza. 3) Punta Ala, Il Gualdo, Castiglione della Pescaia, Italia. Arquitectos: L. Quaroni, R. Maestro, V. Sonzogni. 4) Agrupación Géminis, Las Galletas, Tenerife, España. Arquitectos: J. Díaz-Llanos, V. Saavedra Martínez. 5) Agrupación Frontera, Las Galletas, Tenerife, España. Arquitectos: J. Díaz-Llanos, V. Saavedra Martínez. 6) Village Leucate-Bacarès. Leucate-Bacarès, Francia. Arquitectos: G. Candilis. 7) Torre Valentina (proyecto), Torre Valentina, España. Arquitectos: J. A. Coderch. 8) Binibeca Vell, Menorca, España. Arquitecto: F. Barba Corsini.

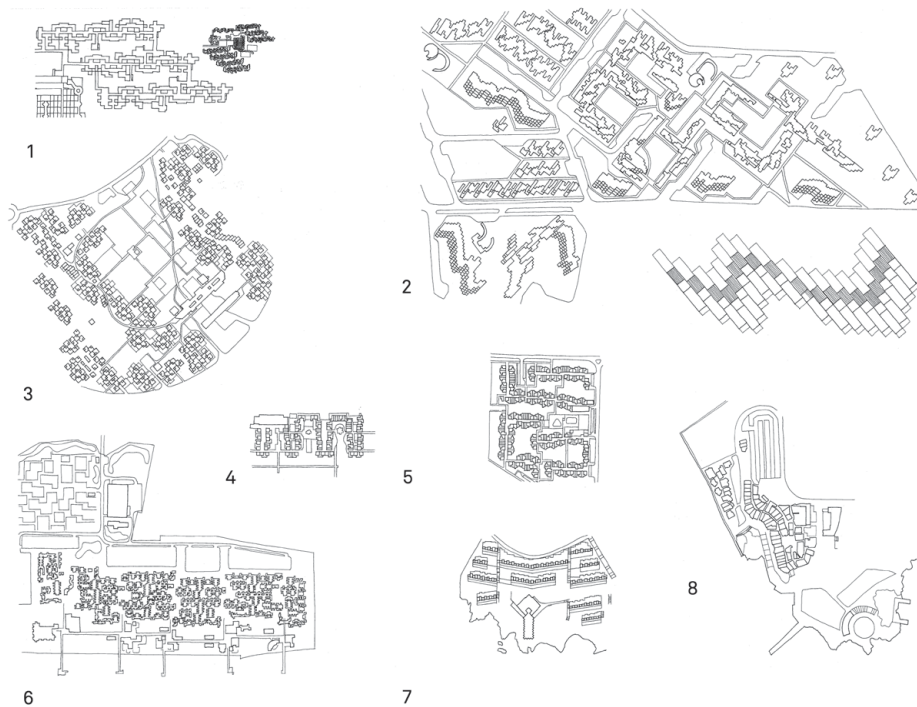
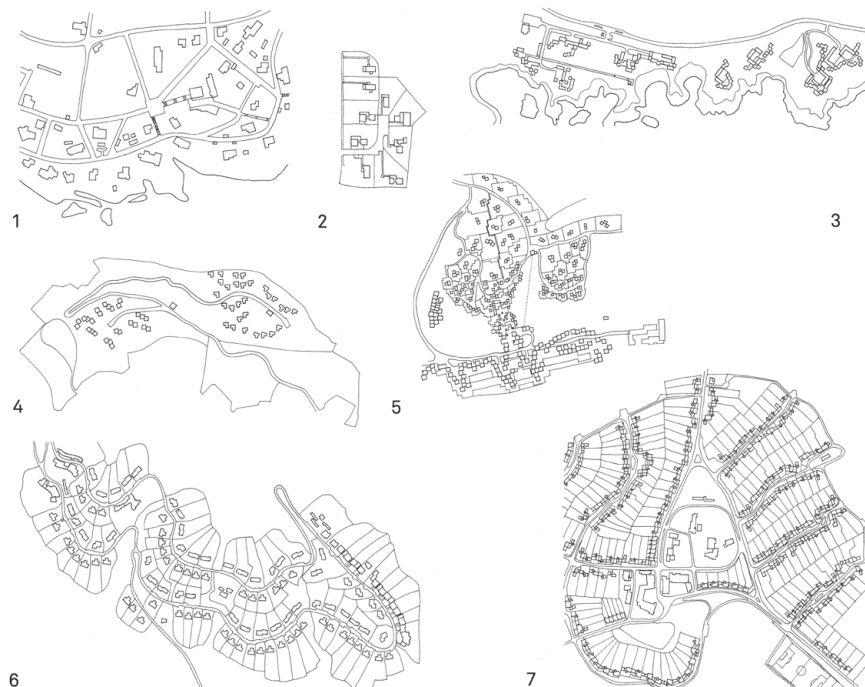


Fig. 9. Ciudades jardín de segunda residencia. 1) S'Agaró, Girona, España. Arquitecto: F. Folguera. 2) Cases de Vacances, Costa de la Calma, Palma de Mallorca, España. Arquitectos: Martorell, Bohigas, Mackay. 3) Sea Ranch, California, EE.UU. Arquitectos: Moore, Lyndon, Turnbull, Whitaker. 4) Sta. Margherita Ligure, Sta. Margherita Ligure, Italia. Arquitectos: Studio BBPR: Banfi, Belgiojoso, Peressutti & Rogers. 5) Pineta di Arezzano, Italia. Arquitectos: C. Dominioni, I. Gardella. 6) Punta Ala, Poggio, le Mandrile, Italia. Arquitectos: W. di Salvo, L. Quaroni, A. Quitelli. 7) La Martella, Matera, Italia. Arquitectos: L. Quaroni, M. Agati, M. Valori, F. Gorio, P.M. Lugli.



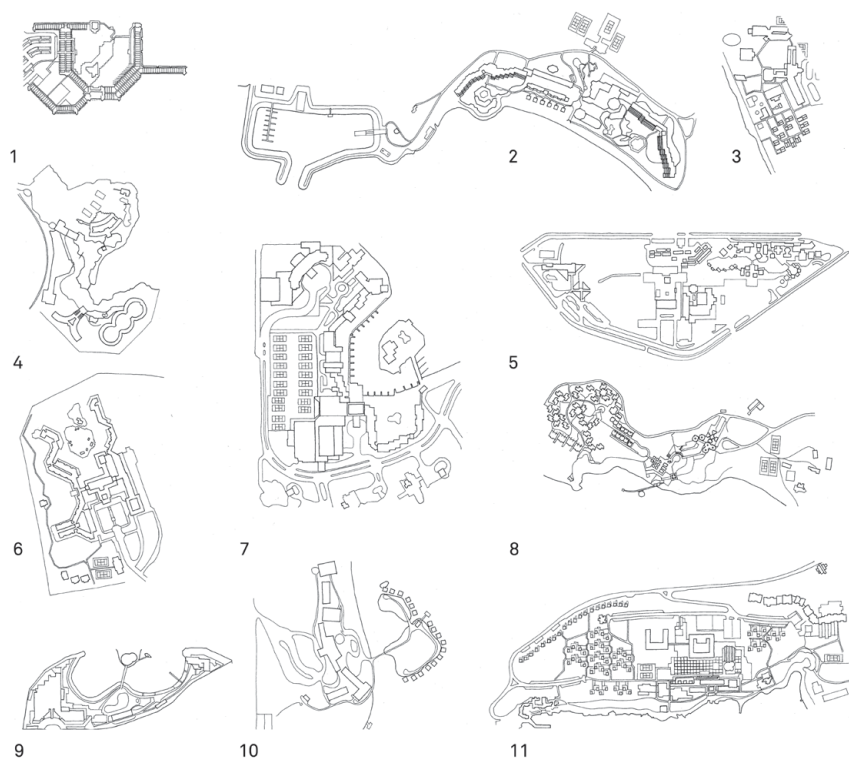


Fig. 10. Centros de vacaciones. Resorts.

1) Loew's Haludovo Complex, Haludovo, Yugoslavia. Arquitecto, B. Magaš. 2) Hayman Resort, Golden Coast, Australia. Arquitecto: G. Eber. 3) Beachcomber Hotel, Tahiti, EE.UU. 4) Hyatt Regency, Waikoloa, Hawaii, EE.UU. 5) Jakarta Hilton, Jakarta, Indonesia. Arquitectos: Raglan Squire S.A. Killingsworth Bradi. 6) Nusa Dua Beach Hotel, Bali, Indonesia. 7) Mediterranean Village, Williams Island, Florida, EE.UU. 8) Tourist Village, Kerner, Turquía. Arquitectos: Giovanni, Giovannini, Tuncay, Leserre. 9) Ramada Renaissance Resort, Okinawa, Japón. Arquitectos: Hachiro Matsimo, Beut Severin. 10) Sanur Beach Hotel, Bali, Indonesia. 11) Haludovo Complex, Haludovo, Yugoslavia. Arquitecto: B. Magaš.

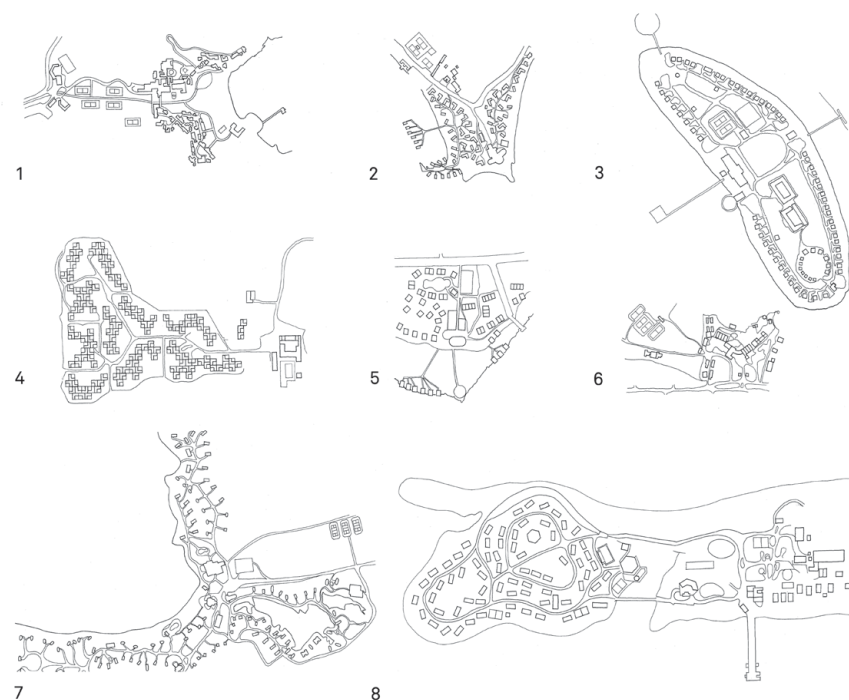


Fig. 11. Núcleos de vacaciones. 1) Village Hotel, Playa Blanca, Méjico. Arquitectos: N. Janet, C. Demonchy. 2) Hotel Bora Bora, Bora Bora. 3) Pulau Seribu, Barat, Mar de Java, Indonesia. Arquitecto: Kenji Ichlomlya. 4) Holiday Centre, Mellieha, Malta. Arquitecto: H.M. Hausen. 5) Hotel Bali Hai, Moorea Islands, Tahiti. 6) Sans Souci Hotel Club and Spa, Jamaica. Arquitectos: S. Facey. 7) Kona Village Hotel, Hawaii, EE.UU. Arquitecto: M. Philpott. 8) Cocos Island Resort, Guam, EE.UU.

Unidos, la cuestión fue muy distinta. Desde finales del siglo XIX, había habido un debate abierto sobre la arquitectura vernácula,³⁹ que se ha mantenido hasta nuestros días. Es cierto que las primeras promociones turísticas americanas tomaron prestadas formas decorativas del imaginario europeo, pero también es cierto que aquellas nunca dejaron de buscar una respuesta arquitectónica genuinamente americana, algunas veces con soluciones como las que impuso el Art Déco,⁴⁰ porque entendieron que éste era la manera americana de interpretar las formas decorativas del momento.

En el turismo, la cuestión del “estilo” ha estado íntimamente relacionada con los temas de integración al paisaje y a las formas arquitectónicas del lugar. La integración al paisaje era la manera de mostrar cuán diferentes eran las formas urbanas de la ciudad turística frente a las de la ciudad industrial. De la calidad de acogida, de la integración de las formas arquitectónicas, se valoraba la capacidad de transmitir a la arquitectura un estado de ánimo diferente del discurso funcional de la arquitectura urbana. De ambas condiciones, la cuestión del “estilo” se podía traducir como el modo y la forma en que la pieza arquitectónica se inserta en el lugar.

39 | Véanse los escritos del crítico de arquitectura americana Vicente Scully recogidos en *American Architecture and Urbanism* (1969).

40 | En la actualidad, uno de los espacios más importantes de la arquitectura Art Déco lo encontramos en el distrito de South Beach en Miami Beach, donde permanecen alrededor de treinta manzanas de hoteles y edificios residenciales construidos entre los años veinte y cuarenta. Este distrito debe su conservación a Barbara Capitman, que en los años setenta fundó la Miami Design Preservation League con el propósito de preservar la arquitectura Art Déco frente a las amenazas de destrucción alimentadas por los fuertes intereses de los promotores inmobiliarios. En la actualidad, es una de las joyas históricas del país americano, y se ha convertido en una de las zonas más populares y simbólicas de Miami Beach.

El Movimiento Moderno y los defensores de la ciudad jardín, las dos corrientes que han tenido más trascendencia en la configuración del espacio turístico, han promovido dos formas distintas de resolverlo. El Movimiento Moderno ha preferido el contraste entre la pureza geométrica de los edificios y la “naturalidad” (espontaneidad) del sitio como fórmula de integración. Desde los postulados de la ciudad jardín, el jardín privado se ha presentado como la interfase que asegura la relación entre la arquitectura y la naturaleza.

En el debate sobre el uso del lenguaje arquitectónico, el Movimiento Moderno ha defendido una interpretación abstracta de la arquitectura popular, en especial de aquella realizada con menos recursos técnicos y económicos, porque ha visto en ella la virtud que surge de la necesidad. Los movimientos artísticos tradicionales han hecho una interpretación más formal de la arquitectura popular, más decorativa, más acorde con los valores representativos y simbólicos que éstos le suponen.

En cualquier caso, durante el período de vigencia del Movimiento Moderno, la cuestión del estilo ha sido un debate sobre un intangible, sobre la capacidad de una arquitectura mínima y austera de integrarse en el paisaje. La crisis, la necesidad de hacer explícitos los símbolos, no se ha manifestado hasta que el crecimiento ha hecho desaparecer el paisaje y la arquitectura se ha visto obligada a substituir los valores del lugar. Cuando el paisaje natural se ha agotado, cuando el hormigón ha cubierto el paisaje, el Movimiento Moderno no ha sabido generar un paisaje artificial adecuado para las necesidades simbólicas del turismo.

A partir de los setenta, la arquitectura posmoderna encontrará en los territorios del turismo un magnífico espacio para su desarrollo. Si en Estados Unidos la arquitectura turística nunca abandona el discurso de lo vernáculo, en Europa encontramos algunas promociones que a contracorriente se adelantan a este período. Port Grimaud (Francia), Costa Esmeralda (Italia) o Binibeca (España) son tres casos que

ejemplifican la necesidad del “estilo” para cubrir las demandas de habitabilidad y acogida que reclama el espacio turístico.

François Spoerry, arquitecto y promotor de Port Grimaud, inventa un estilo regional, reutilizando unos materiales de derribo⁴¹ que nunca habían existido. Costa Esmeralda es una promoción impulsada por el Aga Khan y proyectada por diversos arquitectos italianos en colaboración con Hideo Sasaki, en aquellos momentos Dean de Harvard, discípulo de Olmsted, en que aplican métodos y estilos de los paisajistas americanos. Binibeca⁴² es un ejercicio folclórico, dirigido por Barba Corsini, uno de los mejores representantes del Estilo Internacional de Barcelona, cuyo éxito cuestionará los principios del Movimiento Moderno. De hecho, los jóvenes arquitectos posmodernos reunidos en la facultad de arquitectura La Cambre-Horta defenderán Port Grimaud como un antecedente de su causa. Hideo Sasaki, alejado del murmullo académico de la arquitectura europea, verá como sus propuestas se convierten en el modelo a seguir en toda Cerdeña. Barba Corsini se tomará el proyecto de Binibeca como un ejercicio de arquitectura a realizar sin planos, de construcción sobre el terreno, en que cada piedra será el argumento para el paso siguiente.

Los textos de R. Venturi *Complexity and Contradiction in Architecture* de 1966 y *Learning from Las Vegas* de 1972 abrirán el debate sobre la cuestión de la representatividad en la arquitectura y plantearán la tematización como una fórmula para afrontar las

41 | Véanse los textos de François Spoerry “Port Grimaud, cité lacustre” (1969) y “L’architecture douce: de Port Grimaud à Port-Liberté” (1989). Véase también la tesis doctoral de Emanuele Cordero “Port Grimaud: città lacustre tra modernità e tradizione” (2006, Facultad de Arquitectura del Politécnico de Turín).

42 | El poblado de Binibeca fue realizado por Barba Corsini junto con el aparejador Antonio Sintès. El proyecto propone una arquitectura pintoresca y folclórica, que recrea e imita las tradicionales construcciones menorquinas.

cuestiones simbólicas en el espacio turístico. Los postulados del New Urbanism,⁴³ treinta años más tarde, irán más allá y propondrán una respuesta arquitectónica idílica para una ciudad-ficción,⁴⁴ tan bien representada en la película *El show de Truman*. Si el turismo de masas a partir de finales del siglo xx es una simulación –la oferta de un estereotipo–, el lugar deja de ser una razón de ser para convertirse en un impedimento.

En una sociedad globalizada, donde todo el mundo quiere participar en el mercado turístico, parece que el turismo vacacional de última generación, aquel que se produce en los países emergentes, destinado a rehabilitar espacios obsoletos, o el de los nuevos ricos que actúan a golpe de talonario, tiende a la disolución del lugar para substituirlo por la ficción de la arquitectura. El proyecto The Palm o el archipiélago artificial World Islands en la Costa de Dubai, el Sun City Resort de Sudáfrica o el *resort Celebration*⁴⁵ de Disney reniegan del lugar para inventar otro escenario, hecho desde el artificio.

⁴³ | Este movimiento trata de ofrecer alternativas al sprawl y al aislamiento fruto de los descontrolados crecimientos suburbanos que predominan en el territorio americano. Más allá de sus primeras intenciones, esta corriente ha acabado creando, al parecer, nuevas islas urbanas a modo de condominios de naturaleza excluyente y elitista. Véanse Peter Katz (1994), *The New Urbanism. Towards an Architecture of Community*.

⁴⁴ | La película fue grabada en Seaside, un pueblo de vacaciones de la costa de Florida proyectado en los años ochenta por Andrés Duany y Elizabeth Plater-Zyberk, símbolo del New Urbanism americano.

⁴⁵ | Celebration es un ejemplo más de comunidad urbana del New Urbanism americano. El proyecto es creado y comisariado por The Walt Disney Company, que encarga a Robert Stern y Jaquelin Robertson la creación del master plan y el diseño arquitectónico. La ciudad recrea las pequeñas ciudades americanas de principios del siglo XX.

8. DERIVA Y RESPONSABILIDAD

La deriva actual del turismo, convertido en una gran operación de marketing, está arrastrando la propia arquitectura a una posición sin salida. La arquitectura es un bien raíz que cobra sentido en el lugar y que, en la medida en que es capaz de integrarse en él, se hace permanente. La conversión del turismo en un producto exclusivamente de consumo coloca la arquitectura en el disparadero. La moda y los cambios de tendencia la sitúan en una carrera insostenible. Es cierto que existe y existirá siempre un turismo del espectáculo, una arquitectura de la simulación, de usar y tirar, que coloca la calle mayor en una caja cerrada, tal como se hace con un centro comercial, la nieve artificial, un iglú de cristal en medio del desierto o el Pueblo Español al lado del poblado del Oeste, en el *strip* de las Vegas, pero también es cierto que, en esta carrera, la arquitectura y el turismo tienen las de perder. La arquitectura, como arte, ciencia y técnica de construir el mundo, y el turismo, como práctica para conocer al otro y disfrutar graciosamente de sus valores.

El papel de la arquitectura, en el contexto de un turismo socialmente responsable, medioambientalmente sostenible y económicamente viable –los objetivos que se plantea la OMT para este milenio–, será relevante si es capaz de devolver el sentido del lugar y dar valor a las diferencias. Las «piezas mínimas del turismo», fueron, en su momento, una tipificación arquitectónica-urbanística de las formas de colonización y construcción del espacio turístico, que han servido para analizar el conglomerado turístico actual. Ahora, «las piezas mínimas» han de ayudarnos a proyectar el paisaje y enseñarnos sus particularidades.

En un contexto cada vez más globalizado, el futuro del turismo se juega en el reconocimiento del lugar y en la capacidad de explorar lo que le distingue. El reto de futuro de la arquitectura del turismo es claro: no hay turismo sin diferencia, ni arquitectura sin lugar.

BIBLIOGRAFÍA

Balducci, V. 2005. *Architettura per le Colonie di Vacanza. Esperienze Europee*. Florencia: Alinea Editrice.

Barba, R.; Pié, R. (eds.) 1996. *Arquitectura y turismo: Planes y proyectos*. CRPP, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio.

Boyer, M. 1999. *Histoire du tourisme de masse*. París: Presses Universitaires de France.

Boyer, M. 1996. *L'invention du tourisme*. París: Gallimard.

Braggs, S.; Harris, D. 2006. *Sun, Sea and Sand: The Great British Seaside Holiday*. Tempus.

Candilis, G. 1973. *Arquitectura y urbanismo del turismo de masas*. Barcelona: Gustavo Gili.

Choay, F. 1996. *L'allégorie du patrimoine*. París: Éditions du Seuil.
COAC et al. (ed.) 2002. *L'arquitectura del Sol. Sundland architecture*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, et al.

Corbin, A. 1995. *L'avènement des loisirs, 1850-1960*. París: Aubier.

Corbin, A. 1993. *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Barcelona: Mondadori.

Cordero, E. 2006. "Port Grimaud: città lacustre tra modernità e tradizione". Tesis doctoral. Facultad de Arquitectura del Politécnico de Turín.

Docomomo Ibérico. 2003. *Arquitectura moderna e turismo, 1925-1965*. Actas del IV Congreso Docomomo Ibérico. Valencia, 2003.

Dolan, B. 2002. *Ladies of the Grand Tour*. Londres: Flamingo.

Donato, E. 2007. "La Ciutat Obrera de Repòs i Vacances del GATCPAC". *Aportacions catalanes*

en el camp de la urbanística i de l'ordenació del territori, des de Cerdà als nostres dies, pp. 155-190.

Dumazedier, J. 1962. *Vers une civilisation du loisir?* París: Éditions du Seuil.

Gaviria, M. 1971. *Campo, urbe y espacio del ocio*. Madrid: Siglo XXI de España Editores.

Gaviria, M. 1974. *España a go-go: turismo chárter y neocolonialismo del espacio*. Madrid: Turner.

González, N. 2007. *Clima y medicina. Los orígenes del turismo en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.

Gorsuch, A. E.; Koenker, D. (ed.) 2006. *Turizm: the Russian and East European Tourist under Capitalism and Socialism*. Ithaca & London: Cornell University Press.

Gravier, J. F. 1947. *Paris et le désert français: décentralisation, équipement, population*. París: Le Portulan.

Jarrasse, D. 1999. "Los salones de Europa. Balnearios y literatura". *Ciudades termales en Europa*. Lunweg, pp. 23-28.

Jarrasse, D. 2002. "La importancia del termalismo en el nacimiento y desarrollo del turismo en Europa en el siglo xix". *Historia Contemporánea*, núm. 25, pp. 33-49.

Jurdao, F. 1979. *España en venta. Compra de suelos por extranjeros y colonización de campesinos en la Costa del Sol*. Madrid: Endymion.

Katz, P. 1994. *The New Urbanism. Toward an Architecture of Community*. McGraw-Hill Professional.

Koolhaas, R. 2004. *Delirio de Nueva York*. Barcelona: Gustavo Gili.

Languar, R.; Raynouard, Y. 1978. *Le tourisme social et associatif*. París: Presses Universitaires de France.

Lasansky, M. D.; McLaren, B. (eds.) 2006. *Arquitectura y turismo. Percepción, representación y lugar*. Barcelona: Gustavo Gili.

Liégeard, S. 1988. *La Cote d'Azur*. París: Éditions Serre.

Massa, M. 2005. *Passeggiate lungo molti mari*. Maschietto.

Mawson, C.; Riding, R. 2008. *British Seaside Piers*. Hersham: Ian Allan.

Mucelli, E. 2009. *Colonie di vacanza italiane degli anni '30: architetture per l'educazione del corpo e dello spirito*. Alinea Editrice.

Muñoz, F. 2008. "Paisatges de la mobilitat: dels espais múltiple als aeroports low cost". *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, núm. 47, pp. 14-23.

Pevsner, N.; Pujol Puigvehí, A.; Romaguera i Ramió, J.; Riambau Saurí, E.; Bohigas i Guardiola, O. 1979. *Historia de las tipologías arquitectónicas*. Barcelona: Gustavo Gili.

Pié Ninot, R. 2002. *La arquitectura vergonzante*. Catálogo de la exposición "La arquitectura del Sol-Sunland Architecture". Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana [et al.].

Radovic Mahecic, D. 2005. "L'altro adriatico: colonie di vacanza in Croazia". En: *Architettura per le colonie di vacanza. Esperienze Europee*. Alinea Editrice.

Renfrew, C.; Bahn, P. 1993. *Arqueología: teorías, métodos y práctica*. Akal Ediciones.

Sambricio, C. 1987. "La Ciutat de Repòs, variaciones sobre un tema: los años de la vanguardia". A & V, núm. 11, pp. 16-19.

Scully, V. J. 1969. *American Architecture and Urbanism*. Nueva York: Praeger.

Spoerry, F.; Gaillard, M. 1989. *L'architecture douce: de Port Grimaud à Port-Liberté*. Éditions Robert Laffont.

Trapero, J. J. 1998. *Los paseos marítimos españoles: su diseño como espacio público*. Madrid: Ediciones Akal.

Turner, G. 2005. *Florida Railroads in the 1920s*. Arcadia Pub.

Urbain, J. 2002. *Sur la plage: mœurs et coutumes balnéaires (XIXe-XXe siècles)*. 3^a ed. París: Éditions Payot & Rivages.

Vellas, F. 1996. *Le tourisme mondial*. París: Economica.

Viola, G. E. (ed.) 1987. *Viaggiatori del Grand Tour in Italia*. Milán: Touring Club Italiano.

Winckelmann, J.J. 2011. *Historia del arte de la Antigüedad*. Madrid: Akal.

Zanni, N. 1993. *L'Immagine della città termale: da Bath a Salsomaggiore*. Milán: Guerini e Associati.

1.2

El Turismo como futuro: la ciudad del ocio

Carlos Jesús Rosa Jiménez

Resumen

La tendencia actual del turismo se debate entre la gran competitividad de sus destinos y la necesidad de ofrecer la máxima calidad a un turista cada vez más exigente. Todo ello, con el reto que suponen los nuevos avances tecnológicos, en el marco de un desarrollo sostenible, y los efectos que el cambio climático pueda tener sobre los recursos turísticos.

La respuesta a estos dilemas se concreta en una doble tendencia, que va de la invención de una nueva oferta a la recalificación de la existente. Las grandes ciudades turísticas internacionales se reinventan, con el apoyo de las multinacionales de la comunicación, mientras los destinos tradicionales de sol y playa apuestan por la renovación de sus activos turísticos y, en definitiva, de su paisaje.

El futuro del turismo pasa por diseñar una oferta más eficiente, tanto en variedad como en el cuidado del paisaje y en la capacidad de carga del territorio que coloniza.

Abstract

The current trend in tourism is torn between the high competitiveness of their destiny and the need to provide highest quality to an increasingly demanding tourist. In addition, with the challenge of new technological developments in the context of sustainable development and climate change effects may impact on their tourism resources.

The answer to these dilemmas is in a trend which ranges from the invention of a new offer to the upgrading of the existing one. International tourist cities reinvent themselves, supported by multinational communication companies, whereas traditional sun-and-beach destinations are committed to renewing their tourism assets, and ultimately their landscape.

The future of tourism consists of designing a more efficient supply, maintaining landscape, and protecting the territory that it colonizes.

1. EL HORIZONTE 2020

El futuro del turismo se contempla actualmente desde una doble perspectiva: la de las tendencias actuales y la de las previsiones a medio plazo. En este último aspecto, las expectativas de la actividad turística a escala global en el horizonte 2020 son espectaculares. Según el estudio Turismo: panorama 2020, llevado a cabo por la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2002, p. 10), los turistas internacionales alcanzarán la cifra de 1.600 millones –lo que representa un incremento de 2,5 veces el volumen de 1995–, inmersos en un futuro mercado con una gran implementación tecnológica, con una macro-tendencia del turismo interno al estancamiento en los países industrializados, frente a un desarrollo más intenso en Asia, América Latina, Oriente Medio y África.

La OMT sostiene que, en el futuro, las grandes ciudades y el turismo de sol y playa continuarán siendo los segmentos más definidos. Tradicionalmente, han dependido de dos pilares fundamentales: las líneas aéreas y la oferta hotelera. Ambos pilares se hallan inmersos en procesos de concentración empresarial, siguiendo modelos de macroempresas globalizadas, que les permiten afrontar las nuevas alternativas del low cost, en el caso de las primeras, y la variable del desarrollo sostenible, en el caso de los hoteles. En este sentido, los sistemas aéreos funcionan cada vez más con modelos de operación radial (sistemas de hub & spoke), y los aviones tienden a aumentar el tamaño, el confort y la eficiencia de sus motores a fin de reducir el consumo y la emisión de gases de efecto invernadero.

Nos encontramos en un momento de gran competencia entre los destinos turísticos. Ello obliga a aumentar la calidad del producto y la satisfacción de las expectativas del turista, que desde 1990 se ha convertido en un cliente exigente. El desarrollo del espacio urbano va a traer consigo un mundo más cosmopolita, habitado por ciudadanos urbanos

para quienes el viaje ya forma parte de su formación y ha dejado de ser un hecho excepcional. Según Redes Consultores (2000, p.92), en el futuro la segmentación tradicional del turista, basada en el origen y el nivel socioeconómico, resultará cada vez menos exacta y más confusa, aunque la fuente de turistas procederá principalmente de los países ricos, mientras que los menos desarrollados –pero con estabilidad social y política– continuarán siendo destinos turísticos.

Sin embargo, el turista está experimentando una doble transformación. La primera, derivada del envejecimiento de la población. Las expectativas de la ONU (2009) sobre crecimiento de la población mundial pronostican un incremento de las personas mayores en los países con mayor poder adquisitivo per cápita (Europa, América del Norte y Japón), que apuntan hacia una consolidación del turismo gerontológico. La segunda, motivada por un cambio en sus gustos y orientaciones, con una mayor individualización del turismo frente al fenómeno de masas, que se refleja en un alejamiento de la estandarización fordist, a favor de un enriquecimiento de la experiencia personal y la “motivación”. De ahí el aumento creciente de un prolífico abanico de ofertas turísticas, que va desde el ecoturismo hasta el turismo cultural y de idiomas.

Todo ello, unido al impacto de las variaciones del precio del carburante, hace prever un escenario que perjudica principalmente los desplazamientos de media distancia, a favor de tres escenarios en el turismo internacional:¹ los complejos turísticos y

1 | “Entre los segmentos con mayor crecimiento a escala mundial, destacan los siguientes: complejos turísticos y circuitos integrados para desplazamientos largos; vacaciones cortas como una forma de descanso, relacionadas cada día más con actividades e intereses específicos; turismo enfocado al medio ambiente y a la cultura, cubriendo dos o más elementos del medio ambiente: naturaleza, recreación al aire libre, puesta en forma, historia y convivencia con las culturas autóctonas; vacaciones a medida en contenido y facilidades disponibles, a partir de

circuitos integrados de largo desplazamiento; las vacaciones cortas o de fin de semana, y el turismo medioambiental y cultural, incluyendo la convivencia con las culturas autóctonas.

Por otra parte, el proceso de “diferenciación tecnológica” que marca, de forma estratégica, el rumbo de la economía turística, es consecuencia de la evolución de la sociedad de la información a la del conocimiento, que se plasma en la necesaria innovación del producto. La revolución digital tardocapitalista está sustituyendo los sistemas estructuralistas del viejo orden industrial y posindustrial, y produciendo un cambio en los hábitos de los ciudadanos y en la forma física del espacio urbano y de relación. Según Mitchell (1999, p. 155), el desarrollo tecnológico permite procesos que afectan directamente la infraestructura de los tejidos económicos y sociales, que en el caso específico del turismo ayudan a modificar la relación del turista con su destino, a través de la desmaterialización, la desmovilización, la personalización en masa y el funcionamiento inteligente.

La desmaterialización es un proceso generalizado en el mundo empresarial, que en el caso del turismo está incidiendo de forma particular en las agencias de viajes y otros intermediarios. Cada vez más, las grandes empresas están ofertando y prestando sus servicios en la red, de modo que se elimina la necesidad física de tener edificios de servicios y de acudir a la agencia de viajes, pues es posible conocer directamente los destinos, los hoteles y las opiniones de los usuarios, y contratar los paquetes turísticos por internet, a través de la reserva y el pago electrónico.

La desmovilización laboral es un fenómeno que induce el futuro protagonismo del turismo en los desplazamientos y la movilidad del planeta. La posibilidad de que las empresas permitan desarrollar el teletrabajo a sus empleados –eliminando su traslado diario al

segmentos sociodemográficos diferenciados; viajes de incentivos y conferencias, y cruceros.” Redes Consultores, 2000, p. 61.

puesto de trabajo—es una iniciativa que busca reducir las emisiones de CO2 cuya consecuencia para el trabajador será la creciente necesidad de viajar a lugares de evasión.

La personalización en masa abre la posibilidad de que el cliente construya su propio paquete turístico, paradójicamente en competencia con los procesos de monopolización y agrupación de grandes empresas, tanto hoteleras como de operadores turísticos y de transportes, que tienden a ir diseñando paquetes más compactos y rígidos.

Y, finalmente, la arquitectura hotelera —así como sus complejos y resorts— se dirige necesariamente hacia un funcionamiento inteligente. Las complejas instalaciones con que cada día se arma la arquitectura hotelera son dirigidas por programas informáticos cada vez más eficientes, es decir, más sostenibles. Se abre una nueva generación de edificios inteligentes, capaces de ayudar a gestionar las complicadas infraestructuras de un hotel y de interaccionar con las necesidades del cliente. La máquina de habitar de Le Corbusier, pilar fundamental del período fordista del siglo xx, cede el paso al robot de habitar del siglo xxi: la domótica sustituye la prefabricación.

2. LAS TENDENCIAS INTERNACIONALES DE SOL Y PLAYA

Aunque las tendencias actuales del turismo abren un amplio espectro, el segmento del turismo de sol y playa sigue siendo el predominante, y a escala internacional se producen dos procesos: la creación de nuevos escenarios o destinos emergentes y la reconversión de los destinos turísticos tradicionales en que se observa un proceso de agotamiento, ya sea por sobreoferta (Cancún, en México), o bien por saturación del espacio turístico (Costa del Sol, Mallorca o Canarias, en España). Todo ello, en un marco internacional cada vez más competitivo, cuyas tendencias son la reconversión y la recalificación de la oferta.

En los destinos emergentes del Caribe, así como en muchos otros países en vías de desarrollo, el objetivo fundamental es el desarrollo turístico sostenible, sobre todo en países poco industrializados que cuentan con una gran riqueza natural, paisajística y climática. El turismo de masas sigue siendo básicamente un turismo de sol y playa, que busca localizaciones con condiciones económicamente ventajosas, políticamente estables y socialmente seguras.² Más que a un desarrollo “sostenible”, las nuevas expectativas de desarrollo se están vinculando a lo que recientemente se ha denominado “turismo responsable” (Declaración de Davos, 2007), en que los nuevos enclaves turísticos han de atender cuatro responsabilidades: social, económica, ambiental y climática.

En cuanto a la responsabilidad social, hay que tener en cuenta que la carencia de infraestructuras de primer orden en muchos de estos destinos hace que los conjuntos hoteleros funcionen como oasis autosuficientes. La construcción de grandes resorts como modelo de oferta turística, o de otras alternativas de conjuntos cerrados, proporciona una relativa seguridad al turista durante su estancia, pero no permite la deseada relación con la cultura receptora, más allá de la diseñada en los paquetes contratados. Por su parte, la responsabilidad climática está especialmente relacionada a la incertidumbre en la localización de los enclaves: el clima sigue siendo uno de sus principales recursos, así como los posibles cambios que se pueden producir por causa del efecto invernadero, la dinámica marítima o los efectos catastróficos de la naturaleza.³

² | Esta relación se producía, en España, en la década de los años sesenta con el turismo nórdico y, en México, con el norteamericano tras la Segunda Guerra Mundial.

³ | El terremoto del océano Índico de diciembre de 2004 y los posteriores, así como el efecto devastador de los tsunamis, han amortiguado el desarrollo de enclaves turísticos de la costa de Indonesia que comenzaban a desarrollarse.

Frente a esta actitud más general, se contraponen una segunda línea de construcción de espacios turísticos emergentes de sol y playa, dirigida hacia un segmento de alto nivel adquisitivo. Se trata de una tendencia muy reducida en actuaciones, pero con una gran difusión internacional. Un patrón opuesto al turismo responsable, exponente del modelo neoliberal de la economía globalizada y de sus dinámicas, en que sin duda destaca el proyecto turístico de Dubái, con la creación de un paraíso artificial donde se localizan los hoteles más caros del mundo, en una infraestructura con un nivel de competitividad de primer orden.

Bajo una imagen de opulencia (en este pequeño emirato árabe, se han construido hoteles como el Burj Al Arab Beach Hotel, considerado uno de los mejores del mundo), se esconde un modelo de fuerte impacto medioambiental en la transformación del litoral, a través del desarrollo inmobiliario de islas artificiales —como Palm y World Island (2001)—, con una descontextualización absoluta de su oferta: la construcción de atolones en forma del mundo o de pistas de esquí cubiertas en un clima desértico supone un patrón de desarrollo contrario a un turismo basado en el uso razonable de los recursos.

Dubái busca en el turismo elitista una alternativa a un modelo económico que depende casi exclusivamente del petróleo; para ello, plantea una diferenciación del escenario turístico mediante “operaciones singulares de reclamo”.⁴ Las tendencias internacionales se mueven, pues, entre un compromiso generalizado a favor de un desarrollo turístico responsable en la mayor parte de los países no industrializados, y unas vertiginosas macrooperaciones puntuales, que son exponente de la economía financiera globalizada.

⁴ | Estrategias, por cierto, no muy alejadas de las planteadas por el Ayuntamiento de Marbella, cuando en 1998 el ingeniero Díaz Fraga presentó el proyecto de construcción de una isla artificial de 130.000 m² en su frente litoral.

La otra tendencia internacional, la de reconversión de los destinos de sol y playa, cuenta con los antecedentes de la reconversión industrial de gran parte de las ciudades industriales europeas iniciada tras la crisis económica de 1972, que han liderado toda una operación de renovación urbana, con la construcción de frentes marítimos en la década de los ochenta o la reinención de espacios turístico-culturales. Sin embargo, las diferencias conceptuales son claras: mientras el destino turístico busca una operación de recalificación del modelo económico y del paisaje degradado; la reinención ha creado una nueva economía, al erigirse como una nueva meca del consumo cultural, apoyada por nuevos paisajes de arquitecturas-iconos, constituidas como objetos-reclamo turísticos. La revitalización de las zonas urbanas degradadas, generalmente vinculándolos a usos museísticos tan espectaculares como su propio contenido (el Museo Guggenheim de Bilbao, de Frank O. Gehry; el Jüdisches Museum de Berlín, de Daniel Libeskind; la Ciudad de las Artes y de las Ciencias de Valencia, de Santiago Calatrava, entre otros muchos ejemplos), ha despertado un nuevo peregrinaje urbano: la ciudad se reinventa en la nueva economía turístico-cultural de la globalización.

Curiosamente, Bilbao es una ciudad que nunca había estado vinculada al turismo. Tras abandonar el tejido industrial como consecuencia de la crisis, comienza a incorporarlo como recurso en su regeneración económica: de las cenizas de la reconversión industrial y de los terrenos contaminados surge el nuevo Bilbao como referente cultural. A este proceso no se han mantenido indiferentes las grandes ciudades de la globalización. Según Sassen y Roost (1999, pp. 143-144), los centros neurálgicos también son grandes parques temáticos objeto de consumo, puesto que la mayoría de la gente reside en la periferia y en ciudades medias. Desde 1990, las grandes firmas del entretenimiento han subvencionado la planificación y el desarrollo de espacios urbanos simbólicos como Times Square por Walt Disney o la Potsdamer Platz en Berlín por Sony.

Este proceso tiene también su explicación porque el fin de la guerra fría, con la caída del muro de Berlín (1988) y el atentado de las Torres Gemelas en Nueva York (2001), no sólo ha cambiado el panorama geopolítico internacional, sino también los escenarios de seguridad. La aparición del terrorismo en el corazón mismo de los Estados Unidos hizo que el turista valorase la seguridad en los destinos donde iba a desarrollar su ocio y tiempo libre, lo cual motivó un resurgir de los centros turísticos temáticos. En muchas ciudades americanas, se ha iniciado un nuevo fenómeno, en que la reinención ha sido sustituida por la recreación de escenarios turísticos ya existentes, dominados por el espectáculo.

La factoría Disney es, históricamente, la precursora de un nuevo concepto de parque temático, con una absoluta invención del espacio recreacional, caracterizado por su total descontextualización del territorio donde se sitúa,⁵ junto con un adecuado marketing, basado en la educación y el entretenimiento del sector infantil-juvenil de la población. Con esta fórmula, se difuminan los límites entre la experiencia cultural auténtica y la que no lo es (J. Cass, 2006, p. 279). La recreación temática se traslada tanto a los destinos turísticos como a las metrópolis contemporáneas y se formaliza en nuevos centros dedicados al consumo, donde se construye una subrealidad a través de la falsa réplica, el convencionalismo y la banalidad cultural. Y todo ello en una experiencia cultural eficiente, donde el turista no se siente extraño en un entorno hostil, sino que se garantiza su máxima seguridad (J. Cass, 2006, p. 279).

La suma de estos dos fenómenos (seguridad y recreación) ha dado paso a nuevas formas de expresión en que el turista pasa a ser un viajero en busca de lo exótico (J. Cass, 2006, p. 275). Toda una nueva generación de hoteles en Estados Unidos, como el Luxor Las Vegas, reproducen hasta en los más mínimos detalles la decoración, los utensilios y

5 | Disneyland podría estar tanto en Orlando como en cualquier territorio que ofrezca una infraestructura turística adecuada.

las pinturas del antiguo Egipto, incluso en los vestidos y en las formas de actuar de sus trabajadores.

3. LOS ESPACIOS TURÍSTICOS MADUROS SE REINVENTAN. EL CASO ESPAÑOL

El futuro está en el pasado: recuperar los principios de la ciudad turística

En un panorama internacional cada vez más competitivo, el horizonte turístico 2020 en España⁶ plantea estrategias orientadas al posicionamiento diferencial de la oferta; a la mejora de la rentabilidad económica, social y medioambiental, y a una apuesta a favor de la innovación y la atracción de talento. Aunque la oferta ha desarrollado espectacularmente su diversidad —en lo que Donaire (1998, p. 10) definió como la ampliación de las fronteras del turismo—, el binomio “sol y playa” sigue siendo cuantitativamente la base del turismo español.

El espacio litoral ha desarrollado, en la mayoría de los casos, un modelo turístico de depredación, basado en la expansión al margen de la capacidad de carga del territorio, es decir, sin tener en cuenta su aptitud física, potencial de uso y recursos naturales (Vera Rebollo, 1990, p. 83). Un modelo económico que es tratado igualitariamente tanto por la iniciativa privada como por la Administración, basado fundamentalmente en el crecimiento cuantitativo y no en la calidad ambiental. El reto del futuro tendrá que afrontar una importante realidad: según datos de 2007, el 40 % de la costa española ya está urbanizada, el 16 % es costa artificial, mientras que el 57 % de las playas están en entornos urbanizados.⁷

Tradicionalmente, la política turística en los destinos maduros se ha basado en la

6 | Plan estratégico del turismo español para el horizonte 2020.

7 | Estrategia para la sostenibilidad de la costa. Documento de inicio. Septiembre de 2007.

corrección de los desequilibrios del turismo tradicional mediante planes de excelencia turística, mientras que los planes de dinamización se han dedicado a los destinos emergentes, apoyados en la existencia de un importante patrimonio histórico y monumental (Donaire y otros, 2005, p. 195). El agotamiento del modelo cuantitativo –vinculado tradicionalmente al turismo de sol y playa– ha obligado a la nueva política turística española a plantear su reconversión y recuperación, con una mejora en la calidad y una destacada apuesta por la innovación tecnológica (Plan Nacional de Turismo 2020), tanto en el sector empresarial como en el ámbito arquitectónico, urbano y paisajístico. La captación selectiva del cliente se convierte en el nuevo paradigma y en la piedra angular del proceso, puesto que el aumento de la rentabilidad económica se asocia a la atracción de segmentos vinculados a un estatus de alto nivel adquisitivo (Reino Unido, Italia, Alemania y Francia).

Esta situación de renovación dirigida hacia “lo exclusivo” nos recuerda los proyectos turísticos de principios del siglo xx, cuando el turismo no era una actividad dirigida a la masa sino a la élite. Uno de los primeros proyectos de reconversión turística lo encontramos en la ciudad de Málaga. La preocupación por transformarla en una estación balneario de invierno, al estilo de Pau o Niza, fue impulsada por la Sociedad Propagandística del Clima y Embellecimiento de Málaga (1899), cuyo nombre ya es premonitorio de lo que constituye el proyecto turístico basado en la importancia de la imagen y la publicidad, el clima como recurso competitivo y el embellecimiento como aliciente. En el marco de la cultura urbana decimonónica, sus propuestas son indisociables de la preocupación higienista, la construcción de una infraestructura urbana prácticamente inexistente, la mejora de la accesibilidad, la movilidad interna y la dotación de equipamientos de recreo y esparcimiento, aspectos que tienen plena vigencia en la realidad contemporánea, al igual que su apuesta por el modelo público-privado como fórmula para la gestión y la gobernabilidad del proyecto turístico.

La idea de “embellecimiento de la ciudad” equivale actualmente a la preocupación por el paisaje, que en el turismo de sol y playa fue consciente y voluntariamente olvidado por los procesos inmobiliarios de consumo de suelo –interesados exclusivamente por la obtención de plusvalías–, y entendiendo, en el mejor de los casos, que el recurso turístico es la playa y el paisaje, la mirada al mar, diseñando arquitecturas para la contemplación, pero raramente para ser contempladas.

Por el contrario, las ciudades turísticas burguesas anteriores al turismo de masas muestran una especial preocupación por el “embellecimiento” del lugar, no sólo del paisaje natural, sino también del paisaje urbano. Utilizan arquitecturas para la contemplación, como los crescents; desarrollan espacios públicos para la contemplación, en forma de paseos marítimos, como la Promenade des Anglais (Niza), y, sobre todo, arquitecturas para ser contempladas.⁸ Esta estética, al igual que en el proyecto decimonónico de ciudad, tiende a esconder la fractura social hasta el punto de no mostrar la pobreza social del siglo XIX y principios del siglo XX. Recordemos las normas estéticas de la estación termal de Wiesbaden (Alemania), que en 1811 prohibían lavar y tender la ropa al aire libre (Sica, 1981, p. 994), o los mismos Estatutos de la Sociedad Propagandística malagueña, que en su artículo 12 promovía la reclusión de los mendigos para evitar molestias a los transeúntes. El deseo de la nueva ciudad termal malagueña se construía en una ficción ajena a la realidad social: el espacio turístico –el paraíso– era potestad exclusiva de la clase pudiente.

Salvo este componente de escisión social, estos primeros intentos de reforma y mejora urbana de la Sociedad Propagandística en favor del turismo no distan mucho de los actuales proyectos de reconversión de destinos maduros. Mientras la Sociedad se propone reformar los deshechos de la fallida ciudad

industrial malagueña mediante la generación de un nuevo producto turístico elitista; los actuales proyectos se proponen reconvertir un producto turístico masivo agotado en una nueva ciudad turística dirigida hacia un segmento de alto poder adquisitivo. Las bases conceptuales son muy similares en ambos casos, aunque las metodologías, las propuestas y las inversiones son más desaholladas en el segundo caso.

Pero también existen importantes diferencias. Por un lado, la respuesta a la socialización del turismo de masas (primero, en la clase media centroeuropea; posteriormente, en la demanda interna nacional, y, finalmente, en la apertura al mercado global) ha transformado el problema urbano en territorial. Por otro, el discurso contemporáneo es mucho más complejo y rico: aunque la estética del embellecimiento se mantiene (gran parte de las inversiones públicas para la rehabilitación de espacios turísticos cuentan con importantes partidas para lo pintoresco y para el embellecimiento urbano, en su concepción decimonónica), la actual estética del “paisaje” ha ampliado su concepción gracias al discurso ecológico, y ha incorporado la gestión y la defensa de la diversidad y de la calidad.

Las primeras propuestas y políticas para la reconversión de los destinos turísticos agotados aparecen en el panorama internacional con el nuevo impulso de las economías posindustriales. Miami, como centro vacacional de Estados Unidos, comienza su declive en la década de los sesenta y se agrava en la de los setenta, acrecentado por el problema de la inseguridad ciudadana debida al narcotráfico. Su relanzamiento internacional se inicia con el Preservation and Development Plan (1980): un plan de protección y recuperación cultural del Art Déco, que encuentra en su defensa un signo de identidad específica dentro del contexto mundial. Mientras que Acapulco, cuyo estancamiento se inició durante los años ochenta y noventa, opta por un planeamiento específicamente turístico: el Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco (2002).

⁸ El desaparecido edificio de la Jetée-Promenade, en el paseo marítimo de Niza, era un claro exponente de ello.

En España, el cambio de paradigma se inicia con el proceso de revisión del planeamiento durante las décadas de los años ochenta y noventa, con la aparición de figuras territoriales que tienen en cuenta la capacidad de carga y la calidad turística, así como el entorno medioambiental, principalmente en las islas, debido a su fragilidad. El ejemplo más paradigmático se encuentra en el Plan Insular de Lanzarote (Canarias), que en 1991 desclasifica planes parciales con capacidad para unas 200.000 nuevas plazas turísticas (Exceltur, 2003, p. 30), sustituyendo la masificación por un menor número hoteles de excelencia de 4 y 5 estrellas, que más tarde la Estrategia de Lanzarote en la Biosfera (1997) considerará incluso excesivos.

A esta tendencia, cabe añadir el establecimiento de unas medidas de contención o límites en el crecimiento, como las planteadas por la Ley de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears (1999),⁹ al restringir el desarrollo del uso residencial, turístico o mixto de los planes territoriales insulares y municipales, o las establecidas por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (2007), al limitar de forma general y porcentual los crecimientos urbanos en toda la región.

La elaboración, en muchos municipios turísticos, de la Agenda Local 21, basada en los acuerdos de la Cumbre de Río (1992), fue un avance en las técnicas de análisis de la problemática y en el discurso propositivo de mejorar la calidad ambiental de los litorales con graves problemas de masificación turística. La propuesta de rehabilitación integral de la Agenda Local 21 de Calvià (Mallorca) de 1997 aportó una innovación metodológica, al utilizar la inteligencia artificial para el cálculo de la sostenibilidad turística,¹⁰ en un territorio caracterizado por el deterioro cultural y natural, la “antigüedad” de la industria turística,

graves problemas de transporte y las dificultades de recuperación de un sistema urbano construido desde la “precariedad”.

En ese contexto, se definió el “escenario de rehabilitación integral” como la única alternativa capaz de mejorar las oportunidades de futuro en los espacios maduros. Sólo la preservación del patrimonio natural, la modernización del sector turístico, la recuperación y puesta en valor de la edificación existente y una apuesta por la mejora de los recursos humanos y del conocimiento podían sentar las bases de una nueva economía turística, que incluía premisas ya desarrolladas anteriormente, como la contención del crecimiento, tanto de la edificación como de la presión humana. Todo ello con el fin de favorecer la rehabilitación integral del territorio y de su litoral, y, en última instancia, promover una comunidad abierta e integrada que evitase una fractura social que sería inevitable en otros escenarios.

La rehabilitación ambiental y paisajística de los núcleos turísticos de Calvià estableció las bases actuales de la recuperación de los espacios maduros: la reordenación de la movilidad interna con preferencia del peatón mediante la pacificación del tráfico, la mejora de los servicios básicos, la rehabilitación urbana –no únicamente de la edificación, sino de todo el espacio público–, incrementando la calidad ambiental a través de paisajes atractivos. Se dejaba entrever la importancia del proyecto paisajístico no sólo en la mejora de la imagen urbana de las áreas de centralidad, sino también en los planes ambientales destinados a mejorar los desequilibrios en la gestión, el consumo de los recursos y sus impactos (aguas, residuos, ruido, energía...).

El debate de la recuperación turística se trasladó también al campo de la financiación de la rehabilitación. Uno de los principales problemas de la política de recuperación son los elevados costes de ejecución y la complejidad de su gestión, aunque gran parte de estos costes son asumidos por la Administración –a través de políticas de incentivos– y por los promotores hoteleros,

obligados a reconvertir su oferta. En el caso de las Islas Baleares, a finales de la década de los noventa se planteó el debate de la ecotasa, es decir, de la participación del turista en la mejora y en el sostenimiento del destino como beneficiario final. Este polémico impuesto, que supone un encarecimiento inicial y la pérdida de competitividad, fue un novedoso antecedente del actual turismo responsable, es decir, de la contribución activa del turista en el compromiso por la mejora del destino turístico.

Finalmente, en este nuevo escenario de crecimiento urbano cero, los incrementos en los niveles de rentabilidad económica del sector sólo se puede conseguir por dos vías: la atracción del turista con mayor capacidad de gasto o el aumento de la temporada turística mediante una oferta diversa, complementaria y continua a lo largo del año. La atracción del turista de alto poder adquisitivo o elitista parece ser la opción más generalizada, mientras que la otra es la más deseable. Recordemos que los fenómenos de gentrificación que experimentan los centros históricos son producto de una nueva segregación social de las clases medias-altas, las únicas capaces de asumir el incremento de gasto que supone la rehabilitación. La segunda opción constituye una forma de generar nuevas economías y de descentralizar la actividad turística sobre el territorio. El futuro está en el pasado, en tanto que la reconversión del turismo necesita reinterpretar las bases primigenias, basadas en la recuperación del paisaje, la mejora de la movilidad y el equipamiento turístico, sin olvidar el sustrato social, democrático y colectivo subyacente en el espacio turístico como referente de la contemporaneidad del siglo XX.

⁹ | Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de Medidas Tributarias.

¹⁰ | Basado en 6 áreas temáticas claves, 27 campos de referencia y más de 750 indicadores.

La institucionalización de la reconversión: cambio de modelo y de ciclo

Las nuevas tendencias de recalificación de destinos de finales del siglo XX son asumidas rápidamente e incluso celebradas por el tejido empresarial e institucional, preocupado por la difícil situación de falta de competitividad del modelo simple y tradicional de “sol y playa”, agravada, en algunos casos, por el excesivo crecimiento del tejido de segunda residencia. En 2003, Exceltur presenta el Proyecto de Reconversión Integral del Destinos Turísticos (PRIDET), que defiende un nuevo modelo de competitividad basado en la calidad, la sostenibilidad, la diversificación y la diferenciación. Se reconocen y se institucionalizan todas las experiencias preteritas en la mejora de los destinos turísticos maduros, con una obsesión por el incremento de la calidad de la rehabilitación y por la calificación integral de los espacios y los servicios turísticos, hasta el punto de incluir la implantación de dicha calificación no sólo en la oferta reglada hotelera, sino también en la de segunda residencia.

Asimismo, se plantea una reorientación del tándem alojamiento turístico-alojamiento residencial, con el fin de mejorar la rentabilidad socioeconómica. No olvidemos que una de las características del litoral español es el fenómeno de la segunda residencia, que ha crecido paralelamente y parasitariamente (Barba y Pié) con la oferta turística de sol y playa. Sólo en la década de los ochenta, Baleares, Alicante y la Costa del Sol aglutinaban más del 50 % del total de inversiones extranjeras en inmuebles en España,¹¹ las cuales, superada la crisis de la década de los noventa, volvieron a activarse en un nuevo e intenso proceso inmobiliario generalizado, sólo interrumpido por la crisis financiera internacional y la explosión de la burbuja inmobiliaria, que ha puesto de manifiesto la irracionalidad del modelo económico y las graves

consecuencias económicas y sociales que ha acarreado este modelo (González, 2010).

La nueva orientación estratégica se lleva a cabo mediante planes de acción (Exceltur, 2003, p. 75), que incluyen los programas o las políticas a definir en cada campo. En el ámbito urbano, se consolidan las medidas introducidas y debatidas durante el final del siglo xx: la creación de mecanismos de contención urbana (desclasificación de suelo urbanizable, establecimiento de criterios de calidad y de eco-ordenanzas en los nuevos desarrollos), la preservación y la gestión de los sistemas naturales (puesta en valor y regeneración de los espacios naturales), la diversificación del producto turístico mediante nuevos equipamientos de proyección internacional y, finalmente, la recuperación de la identidad local a través de la puesta en valor del patrimonio cultural. Ejemplos como el del Plan Territorial Insular de Menorca (2005) son un claro exponente de lo que supone la aplicación de estos principios ya básicos en la explotación turística de un espacio sensible.

El incremento de la calidad como objetivo y la integralidad como método son la base para el cambio del modelo económico y de ciclo. En 2008, se aprueba en Madrid el Protocolo relativo a la gestión integrada de las zonas costeras del Mediterráneo (ratificado por España en 2010), y éste es el nuevo marco de la regeneración urbana, enmarcada en programas de esponjamiento y recuperación del espacio público, regeneración del entorno y del paisaje urbano, gestión de la movilidad y, finalmente, reducción del consumo de recursos y de la generación de emisiones.

Quedan pendientes de realizar una reflexión y un debate más profundos sobre el paisaje y su regeneración, entendidos por muchas administraciones como el simple “embellecimiento”¹² de las calles o la

reconstrucción pintoresca del lugar, así como sobre el nuevo papel que la arquitectura hotelera debe asumir, más allá de la simple oferta básica recreativa y de alojamiento. El hotel ha de abandonar sus clichés y estereotipos y pasar a ser parte de la experiencia estética e innovadora dentro de la nueva forma de pensar del turista: ciberhoteles que potencien o regeneren paisajes, con una gran preocupación por la gestión sostenida de sus infraestructuras y residuos.

La claridad conceptual en las políticas de reconversión requiere una aplicación pragmática en los escenarios reales, de modo que se conviertan en prototipos y laboratorios turísticos donde valorar sus resultados prácticos. A tal efecto, la Administración y la actividad empresarial han elegido tres espacios maduros emblemáticos del turismo tradicional de sol y playa, para poner a prueba sus efectos: dos insulares, Platja de Palma (Mallorca) y Maspalomas (Gran Canaria), y uno continental en la Costa del Sol (Andalucía). Son ámbitos territoriales y urbanos que presentan síntomas de agotamiento de su oferta turística, muy mezclada con espacios residenciales, pero con diferencias en su escala geográfica y, sobre todo, en su conectividad: mientras que la oferta turística insular depende casi exclusivamente del transporte aéreo, la continental dispone de un abanico de posibilidades más variado y diverso.

Los tres parten de la creación de consorcios como una fórmula de gestión que permite una amplia participación público-privada en diferentes escalas administrativas y sociales. Sus planteamientos iniciales son muy similares, en la medida que recogen los mismos principios de reconversión. Sin embargo, las singularidades y la idiosincrasia de cada lugar están llevando a resultados y a respuestas no necesariamente similares. Según Rovira (2008), hay tres alternativas de reestructuración y reurbanización de los espacios turísticos maduros: su reconversión en ciudad, la hiperespecialización turística y el

zonas comerciales, y actuaciones de revalorización ambiental y señalización.

¹¹ | Durante la última mitad del siglo xx, el número total de viviendas de potencial uso turístico se multiplicó por doce y pasó de representar el 5,5 % del parque de viviendas a más del 28 %.

¹² | Insistimos aquí en la utilización del término embellecimiento de calles, como continuación de las políticas burguesas de la “beautiful city”, que incluye la ampliación de las aceras, la rehabilitación de las fachadas, la reforma de las

retorno a la identidad local. Posiblemente, los escenarios que vamos a analizar, aun compartiendo estas características, manifiestan específicamente una de estas tendencias.

Platja de Palma (2005): la identidad del paisaje

La Platja de Palma se localiza al este de la ciudad de Palma y ocupa parte del litoral costero del municipio de Lluçmajor. Abarca trece kilómetros de litoral, seis de ellos de playa; cuenta con instalaciones turísticas para 40.000 plazas, y una población residente de 20.000 habitantes (Horrach, 2009, p. 28). El objetivo del Consorci Platja de Palma (2005)¹³ es recuperar uno de los escenarios más simbólicos de la actividad turística balear, ya que es el origen de varias de las cadenas hoteleras más relevantes a escala internacional. El proceso se inicia con la elaboración de un primer documento, el Plan de Acción Integral, con la participación de especialistas de cada campo. Es un plan estratégico, entendido como proyecto-proceso de transformación – con una fuerte implicación social –, que abarca la economía, el medio ambiente, la sociología, las nuevas tecnologías, la ingeniería, el urbanismo y la arquitectura. Estos últimos fueron objeto de un concurso restringido¹⁴ en 2007, cuyo equipo ganador fue West 8, responsable del Plan Director actual (2010), una propuesta indicativa de las políticas y las propuestas urbanas de mejora del destino que sirve de base al Plan de Reconversión Integral, más vinculado a los instrumentos legales de planificación y gestión.

¹³ | Convenio suscrito por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, el Consell Insular de Mallorca y los ayuntamientos de Palma y Lluçmajor.

¹⁴ | En el concurso, quedaron finalistas cinco equipos: Ramiro Areiz Lopera (Ingeniería Ambiental), UTE de Tomás Llavador y Áreas de Ingeniería y Arquitectura, Joan Busquets (BAU), Herreros y Ezquiaga, Adriaan Gueze (West 8) y Kees Kristianse (KCAP).

Las propuestas finalistas del concurso restringido, además de responder a las necesidades de la reconversión, plantean la superación de la escena urbana como mero resultado de la mejora de la urbanización. Se trasciende el “embellecimiento” mediante el proyecto paisajístico, utilizando para ello no sólo los instrumentos tradicionales de la jardinería, sino también el diseño de piezas urbanas y turísticas emblemáticas, su localización y secuenciación, en una clara vocación por “recrear paisajes”.

Por otro lado, los territorios turísticos de sol y playa, dada su especial configuración litoral, mantienen una fuerte bipolaridad: una “trasera” de espaldas a la mar, relacionada con la vía de comunicación que las conecta con el aeropuerto internacional, y la “fachada” o frente litoral, en su encuentro lineal con la playa, colonizado por la actividad hotelera y comercial. Tradicionalmente, la prioridad ha sido siempre la primera línea de playa, caracterizada por la mirada al mar del paseo marítimo como la pieza principal y articuladora del espacio público. La trasera ha quedado normalmente relegada –si no olvidada– a un aspecto meramente funcional, hasta que la saturación de la fachada la ha convertido en un espacio de oportunidad, capaz de absorber y reequilibrar con la nueva oferta el peso excesivo de la primera línea de playa.

Frente a la idea ganadora, la propuesta de Juan Herreros y José María Ezquiaga supo ver y aprovechar con mayor acierto esta dualidad, convirtiendo el problema en virtud. De forma poética, nos presenta dos nuevos frentes en Platja de Palma: la playa azul, formada por un renovado frente marítimo, y la playa verde, con un extenso espacio natural descubierta en la trasera, fuertemente dotado de equipamientos deportivos. Seis corredores ecológicos unen transversalmente ambas playas, para facilitar su permeabilidad y resolver los problemas de esponjamiento.

El proyecto ganador del equipo de West 8 (2008) finalmente diseña una intervención menos ambiciosa. Confía el proyecto a la personalización y al rediseño paisajístico

del tejido existente, mediante la sucesión de ámbitos paisajísticos diferenciados y cualificados por grandes equipamientos, a modo de nuevos “monumentos” o “catedrales”. Con ello se consigue romper la monotonía paisajística, principal responsable de la imagen de banalidad y “barato”. El control de la movilidad y la ordenación del tráfico, junto con la peatonalización, permiten recuperar el espacio público y articularlo mediante nuevos bulevares y la reinención del paseo marítimo, que concentra gran parte del discurso y relega la parte urbana trasera al tratamiento paisajístico de repoblación de bosque mediterráneo y delimitación de zonas de agroturismo.

La oferta de ocio –alternativa a la estacionalidad de la época estival– está encaminada a la puesta en valor del propio patrimonio, más que a la introducción de nuevos elementos. Queda por determinar la respuesta que han de ofrecer la rehabilitación y el diseño urbano ante el cambio climático, más allá de la incorporación de las energías renovables y la adopción de medidas de control de recursos-residuos, y cómo el frente del litoral logrará afrontar los nuevos escenarios de cambio e interaccionará de forma positiva con los importantes ecosistemas subacuáticos.

El sur de Gran Canaria (2008): la especialización turística

La conurbación turística formada por los núcleos de San Agustín, la Playa del Inglés y Maspalomas –pertenecientes al municipio de San Bartolomé de Tirajana, al sur de la isla de Gran Canaria– posee una longitud de playa similar a la de Platja de Palma, con 16 km de litoral. Maspalomas es el ejemplo de un núcleo turístico aislado, creado ex novo tras el proyecto malogrado del Concurso Internacional de Ideas (1961), convocado por el Conde de la Vega Grande. Localizado en un paisaje árido y con una fuerte topografía, debida a la cercanía de las cadenas montañosas, cuenta como principales recursos el clima y el atractivo del campo de dunas.

El Consorcio para la Rehabilitación Turística del Sur de Gran Canaria,¹⁵ órgano de gestión creado en 2008, plantea la reconversión del destino mediante un Plan Estratégico de Rehabilitación (2010),¹⁶ dirigido a dar una respuesta desde la ingeniería¹⁷ al problema y a la articulación de las infraestructuras urbanas, turísticas y económicas. El proyecto paisajístico queda reducido al mero embellecimiento urbano, a la búsqueda y singularización de los escenarios “con encanto”. Finalmente, el plan renuncia expresamente a la elaboración de figuras de planeamiento, que quedan relegadas a las de ordenación urbanística y territorial ya definidas por los diferentes planeamientos.¹⁸

Se trata propiamente de un plan estratégico que articula las piezas urbanas detalladas y creadas por el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria, como el “bulevar del ocio”, definido por este documento como el paseo que conecta peatonalmente dos o más piezas turísticas contiguas,

15 | Se lleva a cabo a través del Consorcio Urbanístico para la Rehabilitación de las Zonas Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, convenio suscrito por el Instituto de Turismo de España (Turespaña), el Gobierno de Canarias, el Cabildo de Gran Canaria y el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana. Convenio de 3 de noviembre de 2008.

16 | El Plan propone siete estrategias: revalorización del litoral, movilidad y nuevo espacio urbano, reducción de la carga y presión ambiental, variable ambiental y cambio climático, señas de identidad, grandes equipamientos y, finalmente, el propio Consorcio como estrategia.

17 | Asistencia técnica para la redacción del Plan de Rehabilitación de las Infraestructuras Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas (1ª fase), a cargo de la consultoría del ingeniero José Francisco Henríquez Sánchez.

18 | Se supeditan a la coordinación de Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria (PTEOTIGC), los instrumentos de planificación territorial (PT-8 y PTP-9) del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria y la innovación del Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana.

concentra equipamientos y ocio, y constituye un punto de encuentro de la población local y turista. Los bulevares son la principal herramienta de reconversión, gracias a su versatilidad para definir diferentes ambientes o caracteres: el litoral como nueva concepción del paseo marítimo, del urbano en los nuevos espacios a generar y de la naturaleza, que aprovecha la creación de paseos para el disfrute en las playas y los barrancos.

El litoral marítimo se convierte en el eje principal de la propuesta, al concentrar toda la actividad turística. Se convierte en un espacio de geometría variable, donde, de forma poliédrica, se suceden, alternan o superponen cinco cualidades: bulevar litoral, bulevar de la naturaleza, parque, referente y escenario.

Lo que puede ser entendido como un gran bulevar de la naturaleza, un sendero o un paseo que une el mar de dunas, barrancos, zonas rocosas y palmerales, adopta una configuración de parque cuando halla condiciones especiales para su ensanche, normalmente asociadas a la construcción de una dotación y aparcamientos. Igualmente, adquiere su condición de bulevar litoral asociada a altos niveles de accesibilidad: accesos desde el mar mediante embarcaderos náuticos, una mejor conexión vertical con la ribera del mar a través de escaleras mecánicas o ascensores panorámicos, accesibilidad transversal en tierra y, en fin, ejes de referencia. Finalmente, el litoral se convierte en un referente concebido como telón de fondo de las calles transversales, mientras que el escenario se refiere a su disfrute dinámico desde la movilidad que permite un vehículo singular ecológico o un funicular.

El nuevo frente marítimo está delimitado por la construcción de los nuevos puertos deportivos en sus extremos (Bahía Feliz y Meloneras), también incluidos en el Plan Insular de Gran Canaria, que también quedan conectados por la conversión de la antigua carretera de acceso (la GC-500) en bulevar o vía parque. Con ello, se abre una reflexión sobre la nueva función que han de desempeñar las antiguas carreteras sobre las que se

construyeron, de forma lineal, los crecimientos turísticos, que posteriormente evolucionaron de carretera a travesía y luego a calle urbana, hasta esta última configuración de vía parque. Ello obliga a resolver eficazmente la movilidad, que ha de ofrecer una alternativa mediante el filtrado del acceso del vehículo privado hacia el litoral, a favor del transporte público y de los carriles bici.

La diversificación de la oferta turística oscila entre la conservación del campo de dunas, afectado por la dinámica sedimentaria, y la confianza por el efecto pulsar generado por la construcción de un parque temático de un millón de metros cuadrados, posicionados en el borde del mar. Un equipamiento de exclusividad, capaz de atraer una nueva demanda, complementada con museos y turismo de sanidad y deporte de alta competición. Este plan, que no plantea un proyecto paisajístico a priori, es una reflexión interesante sobre la importancia de la infraestructura y de la movilidad para condicionar y calificar el espacio turístico, desde la sencillez del planteamiento de construir un discurso rico y variado.

La Costa del Sol (2007): la reconversión en ciudad turística

La Costa del Sol es uno de los principales destinos turísticos del mundo. Es una aglomeración turística de más de 135 kilómetros, localizada en el sur de España, entre Málaga y Gibraltar. La Costa del Sol occidental integra los municipios litorales malagueños de Torremolinos, Benalmádena, Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Casares y Manilva, si bien la planificación territorial excluye Torremolinos y Benalmádena, por considerarlos funcionalmente dentro de la aglomeración metropolitana de Málaga, aunque curiosamente son los municipios que presentan mayores problemas de agotamiento.

Es un corredor urbano litoral que supera cualquier otro espacio turístico en extensión, complejidad y oferta turística, con una capacidad de alojamiento de 130.000 plazas.¹⁹

19 | Según datos del propio Plan Qualifica.

Los datos estadísticos de población son difíciles de establecer y, normalmente, son estimativos. Según el Plan de Ordenación Territorial, en 2005 la población empadronada era de 413.635 habitantes, aunque se estimaba que residían 700.000 personas, más 1.000.000 de personas de población flotante.

Son las especiales características de su territorio polinuclear y fragmentado lo que dota esta zona de una singularidad a escala mundial, por su fuerte carácter urbano, el alto porcentaje de residentes extranjeros, el clima excepcional y la gran calidad de las infraestructuras de servicios²⁰ y de acceso (POTCSO, p. 19). Estos factores, junto con el ingreso de España en la Unión Europea (1986) y en el espacio Schengen (1995), han favorecido la consolidación de un territorio turístico residencial, no esencialmente de segunda residencia, que aloja a turistas extranjeros o a residentes climáticos, propietarios de viviendas, durante más de un mes y menos de un año, y no necesariamente en los períodos de temporada alta. Esta “doble residencia” complejiza socialmente este territorio, al generar procesos de aculturación donde la identidad española se disuelve en un laberinto de nacionalidades, que convierten la Costa del Sol en una metápolis turística contemporánea.

El Plan Qualifica (2007) es puramente estratégico y se entiende como un desarrollo sectorial y específico de la dimensión turística del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental (POTCSO) de 2005. Es gestionado por el Consorcio Qualifica “Desarrollo y Turismo de la Costa del Sol Occidental”.²¹ Por razones de escala

20 | En este sentido, equivale aproximadamente al 35 % de la oferta hotelera andaluza, con el 31 % de los amarres de los puertos deportivos y 33 campos de golf ubicados en este tramo de litoral.

21 | Convenio suscrito entre el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, a través de la Secretaría de Estado de Turismo; la Junta de Andalucía, a través de las consejerías competentes en materia de Economía y Hacienda, Vivienda y Ordenación del Territorio, Turismo,

y complejidad administrativa, no es posible definir un proyecto global turístico y paisajístico para la zona, por lo que el plan sólo establece estrategias sectoriales y líneas de financiación, sin entrar en directrices específicas para cada municipio, aspecto que lo diferencia de los casos precedentes. Sin embargo, sí pone de relieve la importancia y el peso de la revitalización de los centros y espacios turísticos, así como la mejora de la calidad medioambiental del destino. Estas dos estrategias, de las nueve estrategias que contiene el plan,²² representan más del 50 % de las inversiones del mismo.

Las estrategias territoriales son herederas de las directrices del Plan Territorial, que en su momento reservó suelos estratégicos para la instalación de nuevas actividades turísticas alternativas (reuniones, salud, deporte y ocio). Éstas, junto con los parques arqueológicos, permiten establecer las bases de la recuperación de la nueva identidad cultural y turística. Entre los núcleos históricos que miran al mar, construidos sobre la antigua carretera N-340, y la autovía de peaje –que limita con los espacios protegidos–, surge la nueva ciudad turística, articulada por el potente corredor ferroviario, sus áreas de centralidad y de oportunidad.

Comercio y Deporte y Medio Ambiente; la Diputación Provincial de Málaga, los ayuntamientos de Benalmádena, Casares, Estepona, Fuengirola, Manilva, Marbella, Mijas y Torremolinos, así como la Confederación de Empresarios de Andalucía, Comisiones Obreras de Andalucía y la Unión General de Trabajadores de Andalucía.

22 | Las nueve estrategias del plan son: revitalización de centros y espacios turísticos, calidad medioambiental del destino, modernización de las empresas y productos turísticos, diversificación y diferenciación de productos, mejora de servicios e infraestructuras públicas, estrategia de innovación y nuevas tecnologías, estrategia de cualificación del empleo y formación, estrategia de comunicación y, finalmente, gestión del propio plan.

Paralelamente, en el frente marítimo renace una nueva ciudad balnearia sobre el corredor marítimo, principal espacio estructurador de la aglomeración, concebida como un gran parque lineal de uso público peatonal donde los nuevos equipamientos o balnearios se unen a los parques fluviales mediante paseos peatonales de diferente carácter. Los balnearios se convierten en las piezas de la recalificación como focos de atracción lúdica que funcionan de forma permanente, dada la dificultad de crear nuevos puertos deportivos que sólo pueden reconvertirse y ampliarse. Frente a estos dos renovados corredores, surgen los parques fluviales, que garantizan la transversalidad entre el mar y los espacios protegidos de la montaña. Sin embargo, quedan pendientes importantes y necesarios proyectos, como el acondicionamiento cultural y paisajístico del tramo de la N-340 conocido, un strip que sigue siendo la espina dorsal de este territorio turístico.

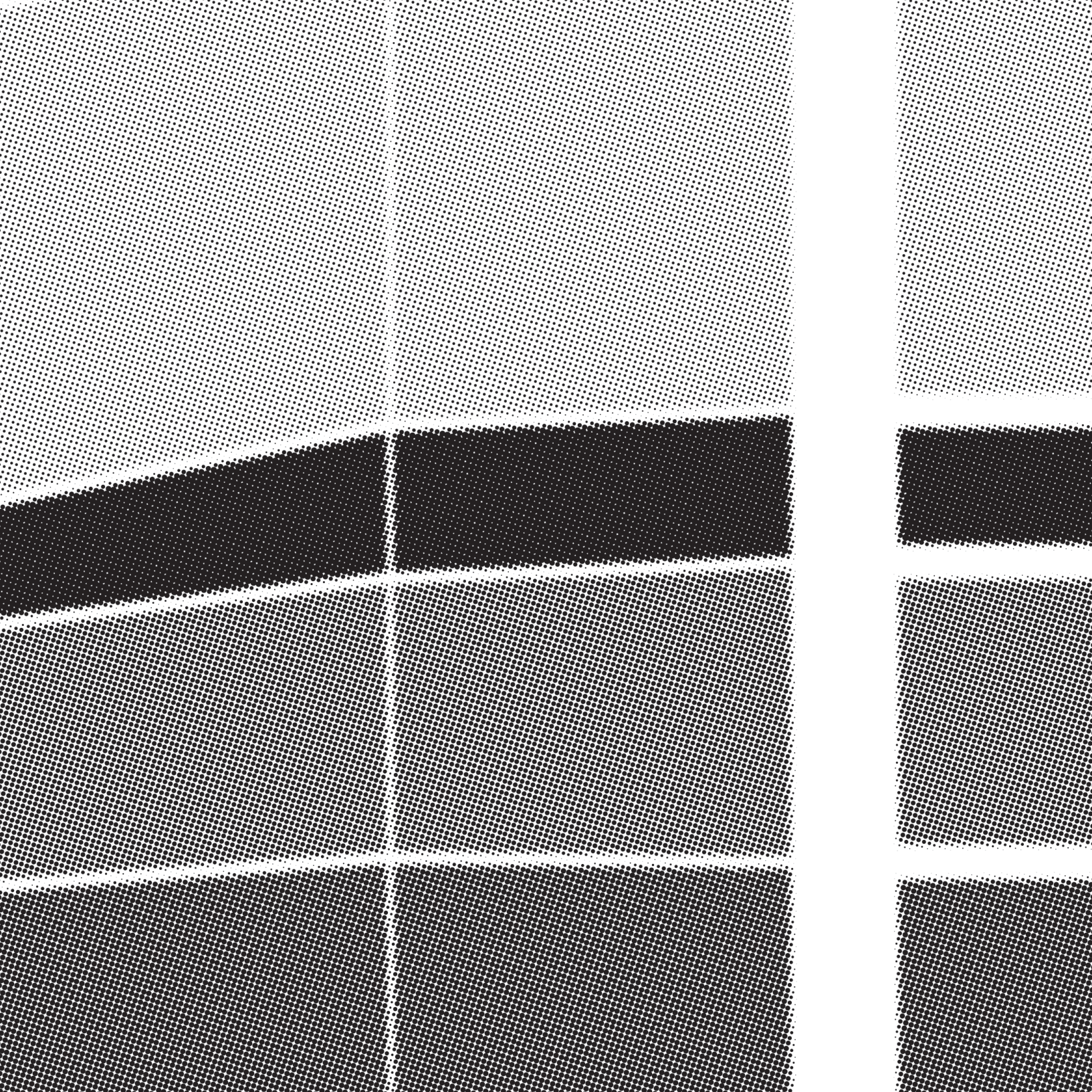
Sin embargo, las estrategias del Qualifica pasan por la “tematización turística” de los cascos urbanos de los municipios, así como por programas de “embellecimiento” y señalización. En su primera fase, el plan se centra en la realización de acciones sobre la oferta y el espacio físico a través de la modernización de la planta hotelera y la revalorización de los centros urbanos. En una segunda fase, busca una imagen común de destino turístico, a través de la renovación del modelo actual de información turística y la ejecución de un programa de señalización turística en los centros urbanos.

El futuro del turismo de sol y playa en España se encamina hacia el incremento de la calidad y la búsqueda de un turista exclusivo. Frente a la decadencia de la producción masiva, una mirada al pasado nos permite reflexionar sobre las bases de la industria turística y su papel reformador: la recuperación del paisaje como recurso, la mejora de la movilidad, la redotación de los equipamientos turísticos. La apertura de mercados y destinos internacionales ha diversificado los flujos más competitivos fuera de estas zonas.

La reinención pasa por la “naturalización”. Tras un final de siglo dominado por la producción indiscriminada y acelerada de tejido residencial, el cambio de ciclo nos obliga a revisar las áreas maduras no sólo como espacios agotados, sino como paisajes de oportunidad. Si el último cuarto del siglo xx se ha caracterizado por la ola revisionista del futuro de los centros históricos como espacios de la memoria y la identidad urbana, el comienzo del siglo xxi tiene como debate una segunda oleada, que viene a reconsiderar toda la producción masiva urbana y arquitectónica del siglo xx en claves de identidad y, sobre todo, de creatividad. En este marco, los destinos maduros de sol y playa tienen un papel destacado: son tejidos exclusivos de lo contemporáneo, con nuevas leyes y con visiones más próximas al futuro que al pasado.

BIBLIOGRAFÍA

- Cass, J. 2006. "Egipto en esteroides: Luxor Las Vegas y el orientalismo posmoderno". En: Lasansky, D. M.; McLaren, B. (eds.) 2006. *Arquitectura y turismo. Percepción, representación y lugar*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Donaire, J. A.; González, F.; Puertas, J. 2005. "Diseño de planes turísticos del territorio". En: Antón Clavé, S.; González Reverté, F. (eds.) 2005. *Planificación territorial del turismo*. Barcelona: Editorial UOC. Cap. III.
- Exceltur, 2003. *Plan Renove de destinos turísticos españoles. Documento de bases*.
- González Pérez, J. M. 2010. "The Real Estate and Economic Crisis: An opportunity for urban return and rehabilitation policies in Spain". *Sustainability*, 2, pp. 1571-1601.
- Horrach Estarellas, B. 2009. "La balearización. Mallorca, el laboratorio de experimentación del turismo y su manifestación en el litoral". *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 2, pp. 17-33.
- Mitchell, W. J. 1999. *E-topía: vida urbana, Jim, pero no la que nosotros conocemos*. Traducida del inglés por F. Valderrama, 2001. Barcelona: Gustavo Gili.
- Organización Mundial del Turismo. 2002. *Turismo: Panorama 2020. Previsiones mundiales y perfiles de los segmentos de mercado*. Madrid: Organización Mundial del Turismo.
- ONU, 2009. *World Population Prospects, rev 2008*. Nueva York.
- Redes Consultores. 2000. *Estudio de gran visión del turismo en México: Perspectiva 2020*. México: Secretaría de Turismo, Centro de Estudios Superiores en Turismo.
- Rovira, M. T. 2008. "Consideraciones metodológicas para el estudio de los nuevos procesos territoriales y turísticos en destinos litorales consolidados". En: Ivars, J. A.; Vera, F. (eds.) *Espacios turísticos. Mercantilización, paisaje e identidad*. Alicante: Universitat d'Alacant.
- Sassen, S.; Roost, F. 1999. "The City: Strategic Site for the Global Entertainment Industry". En: Judd, D. R.; Fainstein, S. S. (eds.) *The Tourist City*. New Haven y Londres: Yale University Press. Parte III.
- Socias Camacho, J. M. 2001. *La ordenación de las zonas turísticas litorales*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid y Boletín Oficial del Estado.
- Vera Rebollo, J. F. 1990. "Turismo y territorio en el litoral mediterráneo español". *Estudios Territoriales*, 32, pp. 83.
- Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, Junta de Andalucía. Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía 2008-2011. Informe de sostenibilidad ambiental. Disponible en: <http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/opencms/planificacion/turismo/plan_0002.html> [Fecha de acceso: 28 de diciembre de 2008].



2.1. Los datos básicos de la economía del Turismo. **2.2.** El estudio del Turismo desde las disciplinas afines.

2.3. La historia del Turismo. **2.4.** El turismo y los modos del transporte.

2. Las condiciones del debate

2.1.

Los datos básicos de la economía del Turismo

Germán Camino Martínez, Rocío Lima Corredera,
Sergio Reyes Corredera, Daniel Barrera Fernández

RESUMEN

El turismo se ha constituido en una de las principales ramas de actividad económica del planeta. Su conversión en factor determinante para la creación de riqueza y empleo, así como su notable incidencia territorial, posicionan la arquitectura del turismo como disciplina activa en la configuración de su escenario de actividad.

El principal objetivo de este artículo es la caracterización del marco conceptual y estadístico de la economía del turismo, básicamente orientada al estudio de la conformación sociocultural y física de los territorios del turismo de masas. Para ello, se ha procedido a la elaboración de una colección expresiva de textos, mapas y gráficos. Esta colección, entendida como un pequeño atlas de la economía del turismo, se desarrolla en diversas escalas de interpretación: una primera referida a los datos globales y una segunda centrada en España como primera potencia mundial en el turismo de sol y playa.

Con todo ello, se demuestra el impacto significativo del turismo en la economía global, que destaca como motor principal de desarrollo, alcanza el liderazgo del comercio exterior de bienes y servicios, y mantiene un crecimiento prácticamente ininterrumpido desde sus inicios.

ABSTRACT

Tourism has become one of the main fields of economic activity in the World. Its development into a deciding factor for the creation of wealth and employment, as well as its remarkable territorial impact, places the Architecture of tourism as an active discipline in the configuration of this framework.

The main objective of this article is the characterization of the conceptual and statistical framework of tourism economics, basically oriented to the study of the physical and sociocultural configuration of mass tourism territories. To that end, we have proceeded to the elaboration of an eloquent collection of texts, maps and graphics. This collection, understood as an atlas of tourism economics, develops in different layers of interpretation: the first one related to global data and the second one focused on Spain as the first world power concerning sun & beach tourism.

All in all, the significant impact of tourism in the global economy is proved, emphasizing its role as a main driving force of development, leading external commerce and presenting a practically continuous growth since its beginning.

1. El turismo como fenómeno global

El desarrollo del turismo de masas se produce al amparo del amplio marco de consenso político y económico auspiciado por las democracias capitalistas tras la Segunda Guerra Mundial. El nacimiento de un modelo económico sustentado en la producción y el consumo favoreció una ingente acumulación de capitales y su posterior redistribución a través de novedosas políticas fiscales. Se diría que ese *welfare* —suma de desarrollo y bienestar— es el que ha propiciado la emergencia del turismo como un fenómeno masivo, cambiando su pasada catalogación como bien de lujo para convertirse casi en un derecho social.¹

La variada adaptación de estos paradigmas económicos a amplias áreas del planeta ha beneficiado la expansión del turismo. Igualmente, la creciente eliminación de los obstáculos a la libre circulación y decisión, la culminación de la renovación de la base

energética, la sucesión de revoluciones tecnológicas y el incremento de la capacidad de consumo, han desempeñado un papel esencial en la continua incorporación de personas a este fenómeno global.

Si en 1950 la cifra de turistas apenas alcanzaba los 30 millones, en 2004 representaba 760 millones, es decir, 25 veces el volumen turístico observado medio siglo antes. Tan solo en cuatro ocasiones la variación anual ha sido negativa: en tres de ellas —1982, 2001 y 2003— a causa de circunstancias extraordinarias, como la segunda crisis del petróleo, los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, o el efecto conjunto de distintos hechos, como la guerra de Irak, la gripe aviar en Asia y la incertidumbre económica mundial durante los primeros años de la última década.

Concluido el año 2009, los datos provisionales del Barómetro de Turismo Mundial (OMT 2010, 1), arrojan un descenso de aproximadamente 100 millones de llegadas, con lo que se retrocede a niveles de 2007. Este descenso, lastrado por los efectos de la pertinaz crisis que ha afectado significativamente a la economía financiera y a la real de los principales países emisores, parece tocar a su fin. Atendiendo a las últimas proyecciones contenidas en el Barómetro, en el año 2010 se espera una variación anual positiva, próxima —aunque inferior— a los valores del boom registrado entre 2004 y 2007 (figuras 1.1 y 1.2).

Los datos aportados por grandes países receptores constatan el cambio de tendencia pronosticado por la OMT. En el caso español —en calidad de primer receptor de turismo vacacional—, el incremento del 1,1 % respecto del mismo mes año anterior —enero de 2009—,

rompe la tendencia de dieciocho meses consecutivos de descenso (Instituto de Estudios Turísticos 2010, 1). Aun cuando este dato se refiere a un mes alejado de los principales períodos vacacionales, la consolidación de este cambio corroboraría la resiliencia del sector, que se sobrepondría rápidamente a la mayor contracción de la economía mundial desde la Gran Depresión de los años treinta del siglo pasado.

A largo plazo, la Organización Mundial del Turismo (OMT 2001, 1) prevé que en diez años la llegada de turistas internacionales alcance los 1.600 millones. Este organismo estima que en 2020 el número de llegadas duplique el valor actual (880 millones en 2009), suponiendo una tasa de crecimiento anual próxima al 4,1 %. Las restantes claves que condicionarían este escenario serían: en el apartado de gasto, el paulatino descenso del gasto por turista; en el de transporte, el aumento de los trayectos de largo recorrido frente a los intrarregionales, y en lo que atañe a la cuota de mercado, se corroboraría su lenta redistribución².

1.1. LA DINÁMICA DE LOS FLUJOS TURÍSTICOS MUNDIALES

El análisis de flujos turísticos lleva al establecimiento de una distinción básica entre los países que componen el mapa turístico mundial. Países emisores y países receptores componen una singular geografía, actualmente condicionada por los ritmos vacacionales del hemisferio boreal.

² | Europa pasaría de una cuota del 52,2 % en 2009 al 45,9 % en el año horizonte, manteniendo el liderazgo mundial. La zona de Asia oriental y Pacífico alcanzaría una cuota del 26,6 % en 2020 frente al 20,5 % de 2009. Las Américas, África y Oriente Medio mantendrían las cuotas actuales con el consiguiente incremento de volumen.

¹ | La universalización de los sistemas públicos de salud y seguridad social —especialmente la garantía de ingresos en situación de jubilación y el reconocimiento del derecho a vacaciones pagadas han sido capitales en el desarrollo del turismo como fenómeno masivo durante la segunda mitad del siglo XX. Es importante señalar que con la aprobación de la Declaración Universal de los Derechos Humanos (10 de diciembre de 1948), la disponibilidad de tiempo y la remuneración para la fruición de ocio y descanso queda elevada al rango de derecho fundamental, en concreto en el artículo 24 que establece que Toda persona tiene derecho al descanso, al disfrute del tiempo libre, a una limitación razonable de la duración del trabajo y a vacaciones periódicas pagadas (Declaración Universal de Derechos Humanos, <http://www.un.org/es/documents/udhr/>).

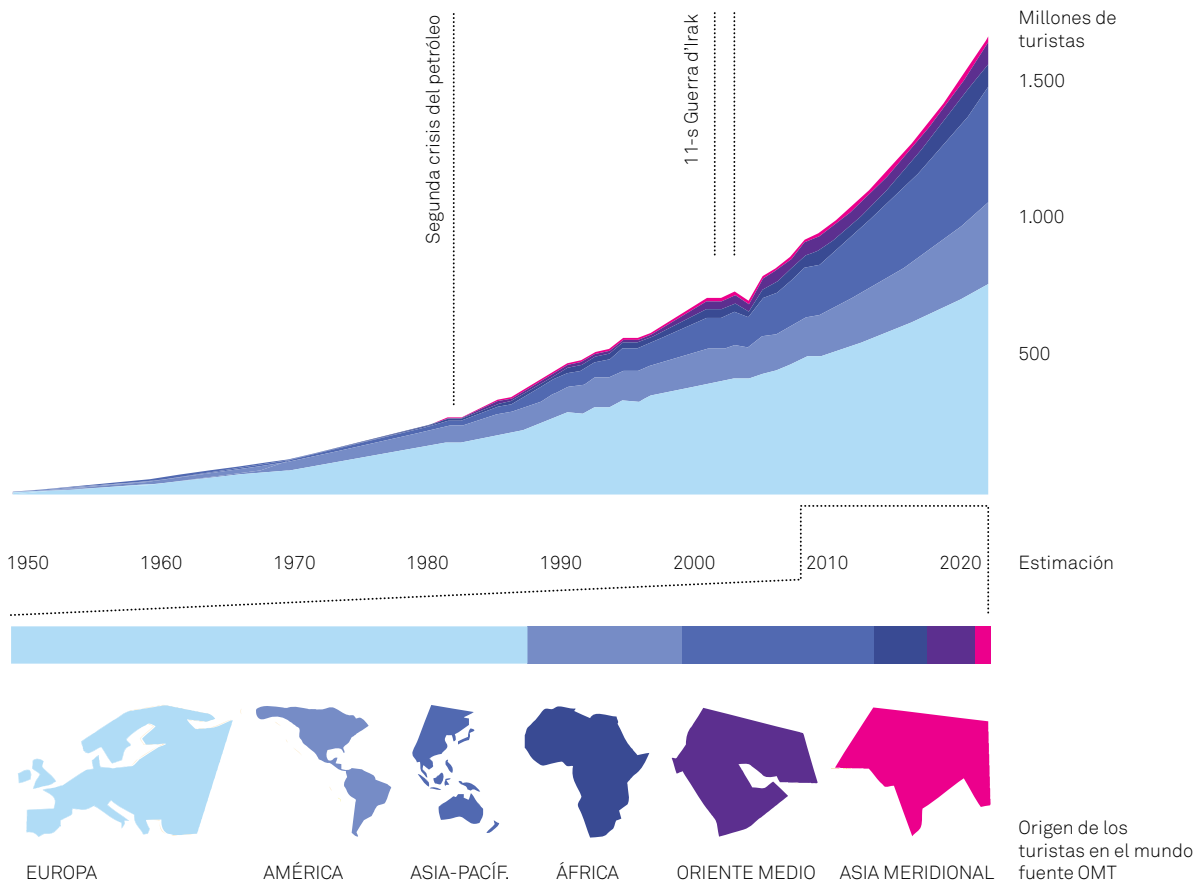


Fig. 1.1. (superior). Origen de turistas en el mundo.
Fuente: OMT, elaboración propia.

Fig. 1.2. (inferior). Proyección de llegadas por países (2020), millones de personas.
Fuente: OMT, elaboración propia.

Rk	País	2020
1	China	130,0
2	Francia	106,1
3	Estados Unidos	102,4
4	España	73,9
5	Hong Kong-China	59,3
9	Italia	52,9
7	Reino Unido	52,8
8	México	48,9
9	Rusia	47,1

Fuente OMT. Elaboración propia.

En términos generales, la distribución global de flujos muestra la interdependencia entre estos dos tipos de países. Los países receptores o exportadores de turismo resuelven la oferta de un mercado dirigido a la captación de una demanda localizada en los países emisores o importadores. En el caso de la demanda, su acción está determinada por su localización, su poder adquisitivo y la accesibilidad a las tecnologías que posibilitan la movilidad de personas y la información. En consecuencia, la competitividad de la oferta está ligada a su capacidad de acogida (infraestructuras, servicios, alojamiento), su situación política (inexistencia de conflictos, catástrofes, libertad de movimientos, etc.) o socioeconómica (tipo de cambio, nivel de

renta, hospitalidad, sostenibilidad, costumbres, etc.), así como a la existencia de recursos y atractivos para la captación de turistas.

Los flujos turísticos inicialmente se vieron favorecidos por la cercanía entre emisores y receptores, como era el caso de la Europa nórdica y central frente a la mediterránea (que han posicionado esta zona como el principal mercado turístico mundial), o Estados Unidos y los países bañados por el Caribe. Posteriormente, la expansión de estos flujos en los países industrializados la han originado las mejoras constantes en los medios de transporte y de comunicación, que han facilitado los desplazamientos y la obtención de información (OMT 1998, 22).

Pero estas mejoras, lejos afectar exclusivamente a las economías desarrolladas, han tenido un efecto significativo en el resto del planeta. Sin duda alguna, la concentración espacial de los flujos turísticos –mantenida desde los inicios de la actividad turística– comienza a dar síntomas de saturación. Entre 1950 y finales de los años ochenta del siglo pasado, Europa occidental y América del Norte (con los destinos caribeños pioneros) acapararon un 80 % de la cuota de mercado. La década siguiente se resuelve con la irrupción y consolidación de los mercados orientales medio y sudoriental, que llegan a superar en su conjunto la cuota del mercado americano durante la primera década del siglo XXI. A los receptores maduros, se les añaden competidores emergentes como China, Malasia, Tailandia, Egipto o Turquía, al tiempo que países como Australia, Sudáfrica y otros de la Europa oriental (Federación Rusa, Ucrania) empiezan a despuntar con incrementos significativos de cuota (figura 1.3).

A ritmo creciente, en estos nuevos territorios de oferta se afianza una infraestructura con capacidad de atracción y, por tanto, de desviación de flujos turísticos. Frente a la estabilización de los destinos tradicionales, los países emergentes aumentan su participación en el mercado global al competir vía precios o integrar nuevos mercados. Según la OMT (2010, 5), la cuota de las economías

avanzadas alcanzó el 53,1 % frente al 46,9 % de las emergentes, lo que indica que se ha llegado a una situación de casi paridad en el reparto.

Sin embargo, el arco mediterráneo (países ribereños, Portugal, Turquía e Israel, excluida Francia) se mantiene como principal área turística mundial, con una cuota del 19,3 %, le sigue Europa occidental (centro de la Eurozona, incluida Francia) con un 16,6 %, Extremo Oriente (China, Japón, Corea y Taiwán) con un notable 11,1 %, América del Norte (Canadá, México, Estados Unidos) y Europa oriental (países procedentes del antiguo bloque comunista) con una participación prácticamente idéntica del 10,4 %.

En un nivel inferior se encuentra el sudeste asiático (principalmente Malasia, Tailandia, Singapur, Indonesia, Vietnam y Filipinas), que alcanza ya una cuota del 7 %, seguido del 6 % del norte europeo (países nórdicos y anglosajones) y el vigoroso mercado del Oriente Medio (Arabia Saudí, Bahréin, Emiratos Árabes Unidos y Egipto). El resto de las regiones mundiales representa cuotas inferiores al 4 % del global, si bien la influencia del turismo en la economía de algunos de estos países es especialmente significativa teniendo en cuenta su riqueza y volumen poblacional (es el caso de las islas caribeñas o los archipiélagos del Pacífico).

1.2. LOS FLUJOS DEL CAPITAL

A lo largo de la historia del turismo mundial, se ha constatado cómo determinadas zonas –que han reunido las condiciones necesarias para el desarrollo del turismo– han experimentado un fuerte crecimiento del número de visitas turísticas que se ha traducido en un incremento constante de los ingresos procedentes de esta actividad.

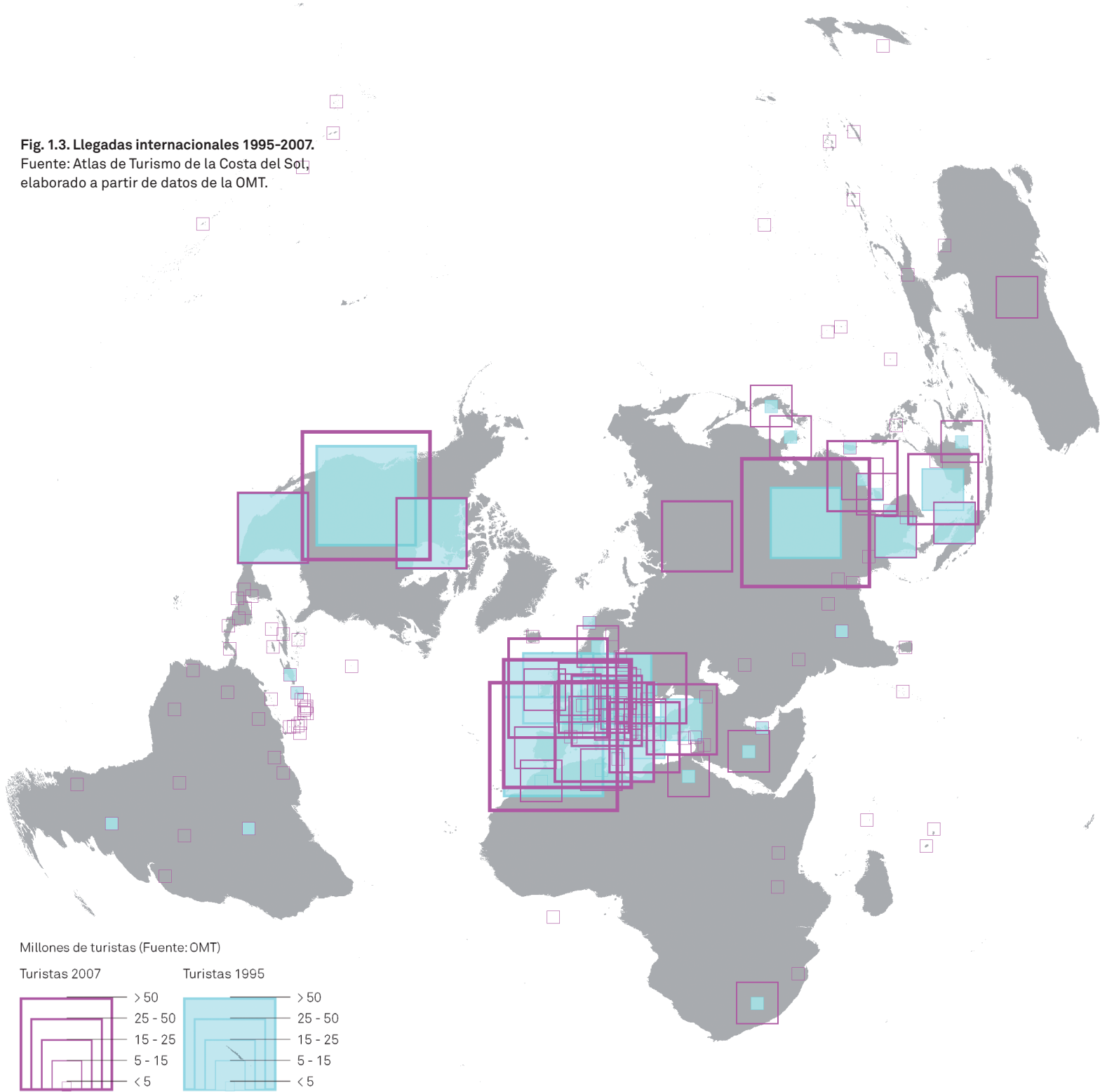
La afluencia de turistas genera elevados ingresos monetarios en los países receptores, de lo cual puede deducirse la importancia

del turismo como actividad económica generadora de riqueza, perceptible en el impacto positivo que estos ingresos producen en la balanza de pagos y en la generación de empleo. En palabras de la OMT (2008b, 7): “En términos económicos, tanto los ingresos por turismo internacional como los derivados del transporte internacional de pasajeros se consideran exportación de servicios y, para muchos destinos, son un pilar muy importante de su economía, ya que crean el empleo y las oportunidades de desarrollo que tanto se necesitan. En todo el mundo, como categoría de exportación, el turismo ocupa la cuarta posición después del combustible, los productos químicos y los productos automotores, mientras que en muchos países en desarrollo, el turismo es la primera categoría de exportación”.

De su correlación con el número de llegadas, se deduce una distribución geográfica de ingresos igualmente asimétrica. La persistencia del liderazgo de los destinos turísticos tradicionales, en definitiva, del norte industrializado, ha ralentizado en muchas ocasiones el desarrollo turístico de los países emergentes, que pueden –y en gran parte lo están haciendo– utilizar esta actividad como motor de desarrollo (figura 1.4).

En el apartado de la emisión, el gasto por turismo internacional se ha convertido en el indicador más fiable para la confección de series estadísticas mundiales. El volumen de viajes al extranjero se contabiliza de manera diferente en cada país, hecho que ha impedido la elaboración de series homogéneas (OMT, 2008b, 10-11). La distribución del gasto presenta un patrón similar al de la riqueza mundial; no obstante, en los últimos cinco años, los mercados emergentes han registrado el mayor incremento del gasto por turismo internacional. En lo que a variaciones relativas se refiere, encabezan la lista países como Brasil y Ucrania, y registran crecimientos menores la Federación Rusa, Hungría, Argentina, Egipto y Sudáfrica (figuras 1.5 y 1.6).

Fig. 1.3. Llegadas internacionales 1995-2007.
Fuente: Atlas de Turismo de la Costa del Sol,
elaborado a partir de datos de la OMT.



**Fig. 1.4. Gastos por turismo internacional
1995-2007.**

Fuente: Atlas de Turismo de la Costa del Sol,
elaborado a partir de datos de la OMT.

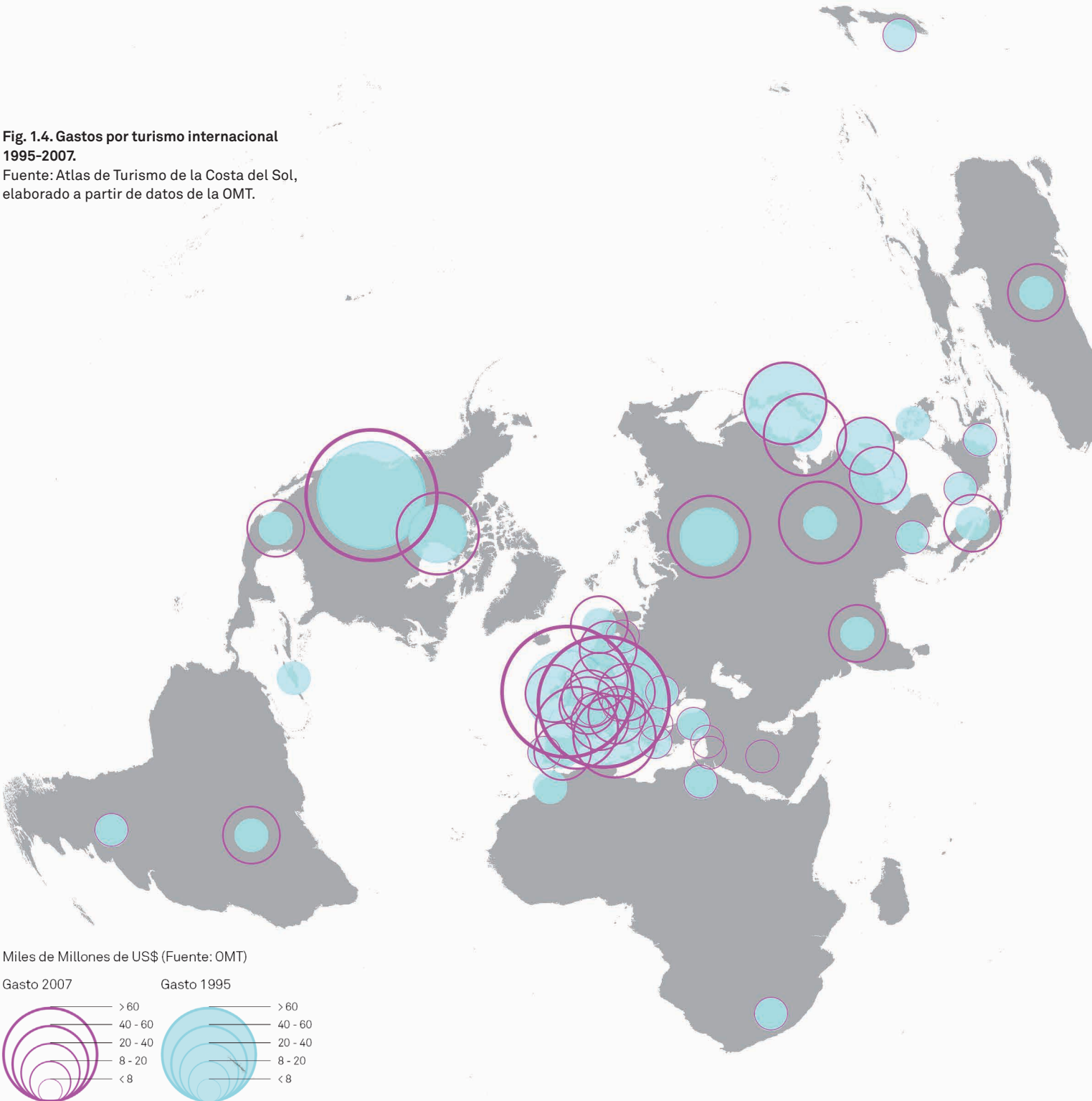


Fig. 1.5. Ingresos por turismo internacional 1995-2007.
Fuente: Atlas de Turismo de la Costa del Sol, elaborado a partir de datos de la OMT.

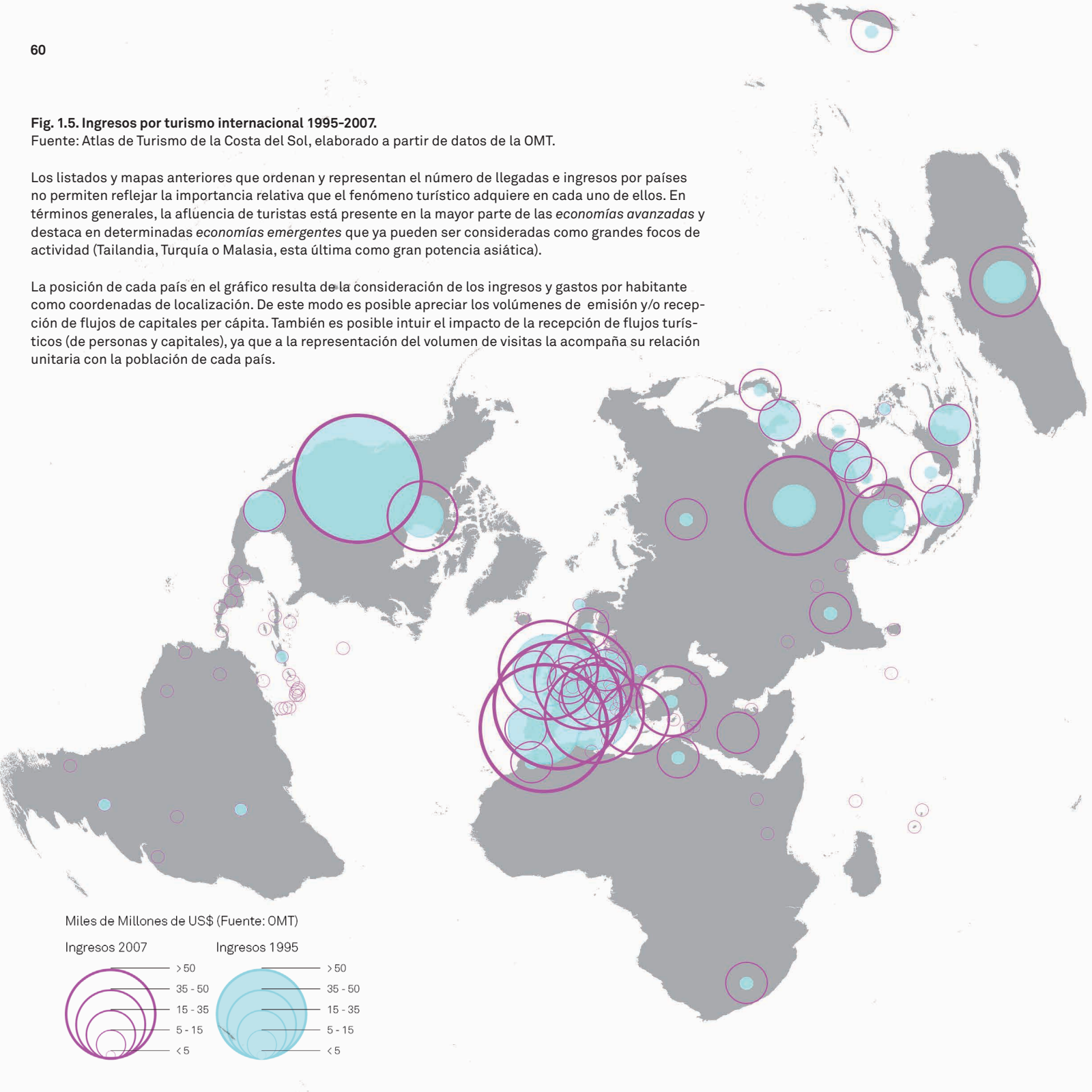
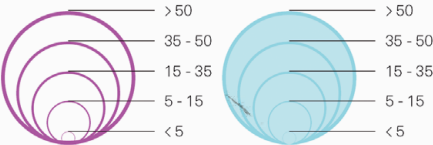
Los listados y mapas anteriores que ordenan y representan el número de llegadas e ingresos por países no permiten reflejar la importancia relativa que el fenómeno turístico adquiere en cada uno de ellos. En términos generales, la afluencia de turistas está presente en la mayor parte de las *economías avanzadas* y destaca en determinadas *economías emergentes* que ya pueden ser consideradas como grandes focos de actividad (Tailandia, Turquía o Malasia, esta última como gran potencia asiática).

La posición de cada país en el gráfico resulta de la consideración de los ingresos y gastos por habitante como coordenadas de localización. De este modo es posible apreciar los volúmenes de emisión y/o recepción de flujos de capitales per cápita. También es posible intuir el impacto de la recepción de flujos turísticos (de personas y capitales), ya que a la representación del volumen de visitas la acompaña su relación unitaria con la población de cada país.

Miles de Millones de US\$ (Fuente: OMT)

Ingresos 2007

Ingresos 1995



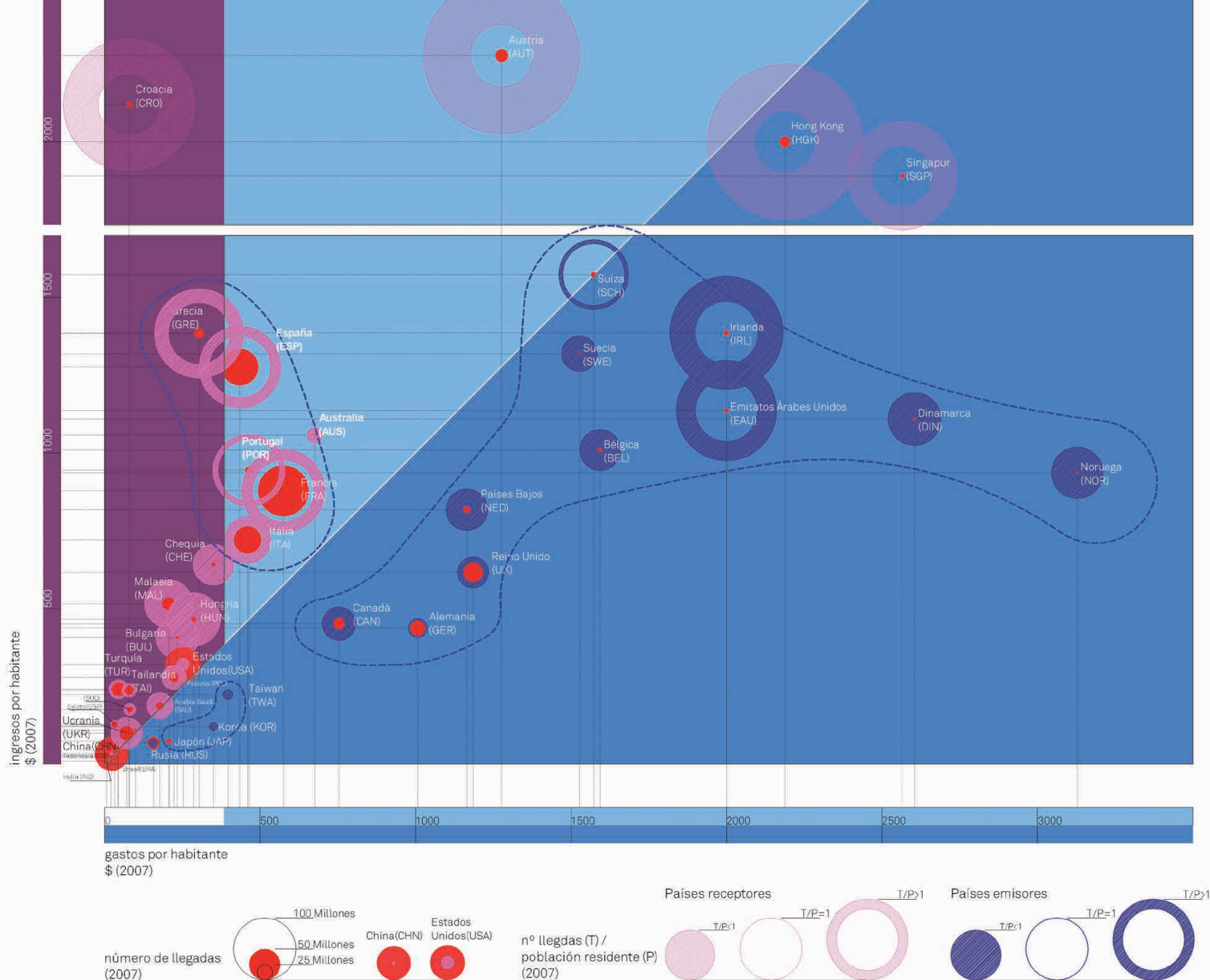


Fig. 1.6. Emisores-receptores, 2007. Fuente: Atlas del Turismo de la Costa del Sol, elaborado a partir de planos anteriores (OMT).

Sobre fondo azul oscuro aparecen agrupados los grandes emisores, principalmente los países del norte y centro de Europa y los asiáticos de Extremo Oriente (Taiwán, Corea y Japón), si bien en dichos países la emisión es menos generalizada atendiendo a su volumen poblacional. Con fondo morado se indican las economías netamente receptoras, un grupo integrado principalmente por potencias emergentes. Con fondo azul claro, aunando elevadísimos ingresos per cápita y notables gastos de emisión, aparecen las potencias turísticas europeas, Francia, Italia y España acompañadas de Grecia y Portugal. Igualmente se aprecia cómo la propensión a la emisión aparece determinada por factores socioculturales (situación geopolítica) y económicos (capacidad adquisitiva), aun cuando la presencia del turismo receptor es notable en algunos de estos países (Irlanda, Emiratos Árabes Unidos o Suiza, aunque ya rozando la condición de país emisor). En el caso de países de gran volumen de población, o aquellos cuyo mercado turístico interior excede al extraterritorial, la lectura de este gráfico es poco representativa. La situación de países como China o Estados Unidos presentaría una mayor legibilidad mediante una división regional o estatal (véase el caso de Hong Kong).

1.3. PRINCIPALES DESTINOS MUNDIALES POR SEGMENTOS DE ACTIVIDAD: DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DEL TURISMO VACACIONAL DE SOL Y PLAYA, Y DE CIUDAD

Hasta el momento, en el análisis global de flujos se ha prescindido de la consideración de sus causas y se ha limitado la interpretación de los resultados anteriormente mapeados. Teniendo en consideración el carácter multi-sectorial y transversal del turismo como fenómeno económico, la identificación de las causas que activan la atracción de flujos en los destinos, permite una distinción elemental por segmentos de mercado. Entre estos segmentos, el vacacional de sol y playa centra el interés de esta publicación en los términos descritos en su introducción; sin embargo, la disponibilidad de datos de llegadas por ciudades ofrece una lectura complementaria que, añadida a la anterior, permite comprender mejor la dimensión global del fenómeno.

Para la identificación de los destinos de sol y playa, se ha procedido al análisis de la oferta turística de aquellos países que poseen los rasgos definitorios de este segmento: condición de litoral, benignidad climática y atracción demostrada en la recepción de los flujos turísticos globales. Partiendo de la desagregación de datos básicos por países contenida en el Barómetro del Turismo Mundial de 2008 (OM, 2008b, 9-32), se han consultado los servicios estadísticos y de información turística oficiales, estudios sectoriales, prensa especializada, así como los informes y boletines de agentes de la industria turística. Para la elaboración de los mapas se ha creado un campo de intensidades de actividad basado en una escala cualitativa de cinco grados.

Como primera conclusión de este estudio, se demuestra cómo la expansión de este segmento se ha intensificado significativamente en las dos últimas décadas. Ciertamente, el resultado de esta expansión se manifiesta de

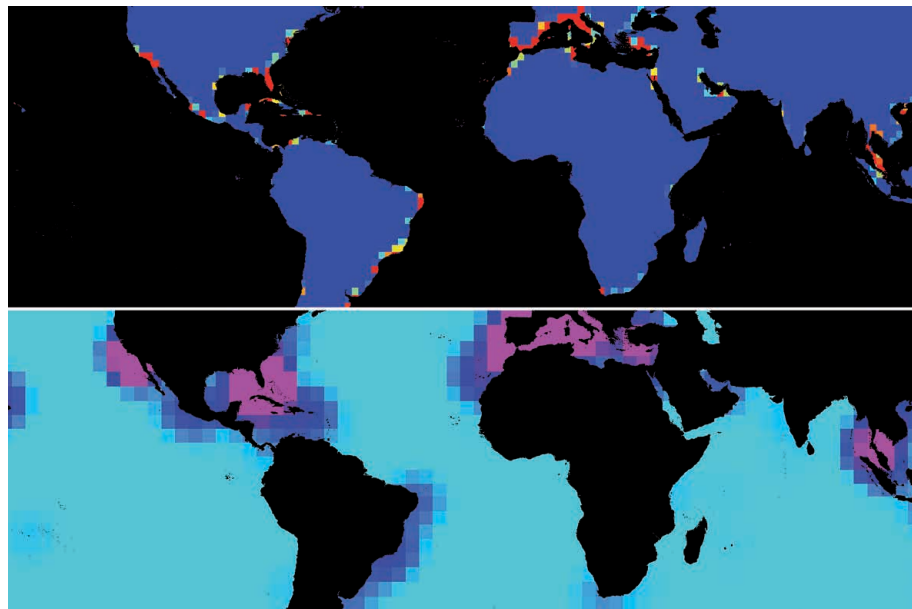


Fig. 1.7. Mapamundis del turismo de sol y playa: a) distribución focal (superior) / b) Densidad de actividad en mares y océanos (inferior).

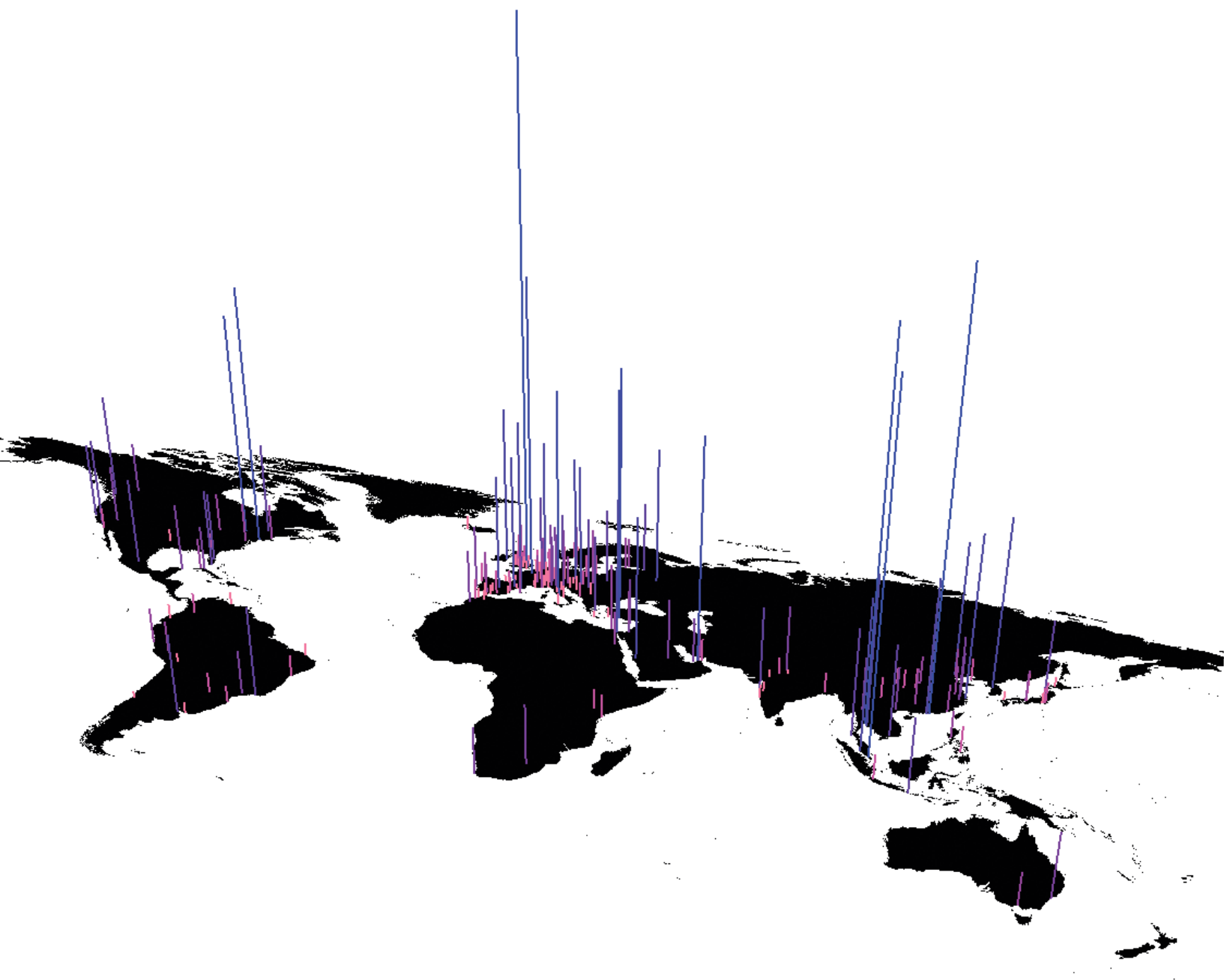
Fuente: Atlas de Turismo de la Costa del Sol.

manera generalizada y focalizada en las costas de mares cálidos, principalmente en aquellos países que ofrecen garantías de seguridad en el flujo de capitales, información y personas (*figuras 1.7a y 1.7b*). El turismo de sol y playa ya no queda exclusivamente circunscrito a la costa mediterránea europea o a los Estados turísticos norteamericanos (Florida, California y Hawái); este tipo de turismo se ha consolidado en amplias áreas geográficas como son el golfo de México-Caribe, las costas cálidas iberoamericanas (Brasil-costa pacífica mexicana y centroamericana), el litoral del sudeste asiático (Tailandia, Malasia), Australia y determinados archipiélagos del Pacífico (Guam, Fiji, islas Marianas y Polinesia Francesa). En el continente africano, al afianzamiento de los destinos marroquíes y tunecinos, se le añade la sostenida expansión de la oferta sudafricana; en el resto del continente destacan principalmente destinos insulares (Seychelles y Zanzíbar). La representación del campo de intensidad de actividad en la superficie oceánica (*figura 1.7b*)

permite identificar grandes áreas costeras de concentración de flujos.

En la *Fig. 1.8* siguiente, se han representado las ciudades más visitadas en el año 2008, indicando su volumen de llegadas. Este ranking ha sido elaborado por Euromonitor International (Bremner 2008) utilizando metodología propia sobre fuentes primarias (OMT, European Travel Commission, etc.). Este mapa aporta una visión que se ajusta más a la dimensión real del fenómeno turístico, las ciudades resuelven un amplio abanico de ofertas (negocios, cultural, religioso... y también vacacional), llegando algunas a funcionar como verdaderas *hubs* de flujos masivos de sol y playa (Bangkok, Antalya, Phuket, Pattaya, Cancún, Honolulu, Miami, etc.). El empleo de la ciudad como unidad de destino también permite considerar el turismo nacional como un componente imprescindible del consumo turístico global de los países en los que se emplaza, completando así la visión aportada en las *figuras 1.3, 1.4 y 1.5*.

Fig. 1.8. Turismo urbano: volumen de llegadas (2008). Fuente: Atlas de Turismo de la Costa del Sol, elaborado a partir de datos de Euromonitor International.



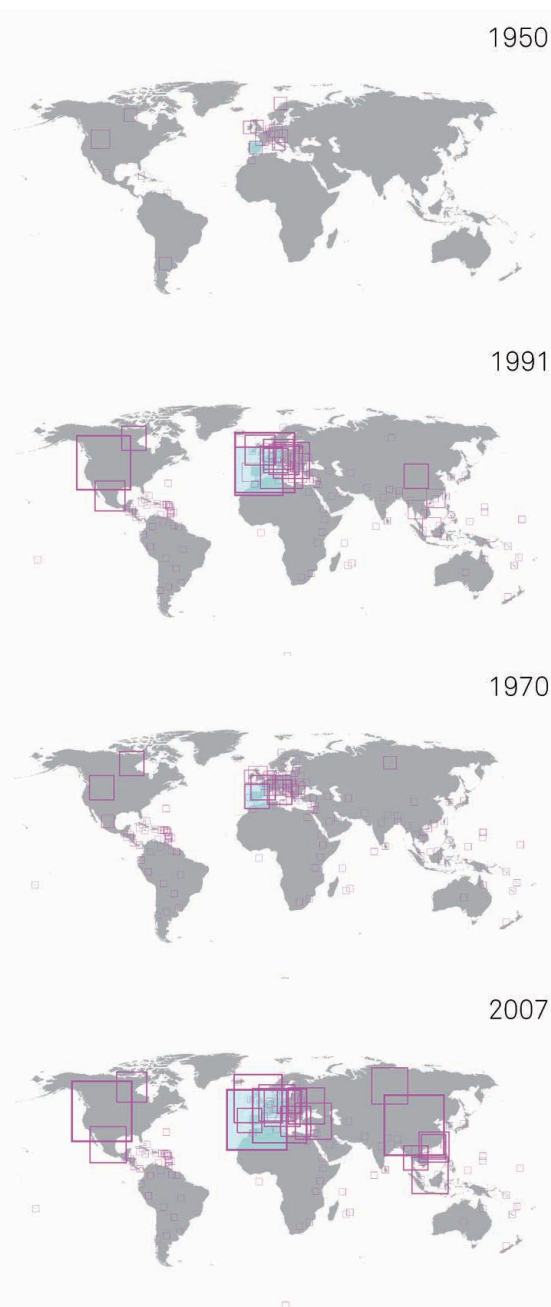


Fig. 1.9. Llegadas de turistas internacionales
Fuente: OMT. Elaboración propia.

2. España como primera potencia turística mundial de sol y playa

2.1. EL IMPACTO ECONÓMICO DEL TURISMO EN ESPAÑA

La importancia de España en el panorama turístico internacional ha quedado patente desde los inicios de la actividad. Desde 1950 se ha afianzado entre los grandes receptores mundiales, en 2001 se consolidó en el segundo puesto en número de llegadas internacionales³ y desde 2003 logró el mismo puesto en la lista de volumen de ingresos recibidos del turismo internacional, tan solo superada por Estados Unidos (figuras 1.9, 1.10 y 1.11).

Pero España –desde el desarrollo de su principal producto, el turismo de sol y playa– se mantiene como líder mundial del turismo vacacional. El cruce de los datos generales de afluencia con la motivación aducida por los turistas, así como los resultados de las encuestas de fidelización y satisfacción⁴, demuestran la solidez de una industria distinguible en un contexto internacional altamente competitivo. Aunque el análisis de las variaciones relativas interanuales se

3 | En 2008, Estados Unidos aventajó ligeramente a España en número de visitantes, pero quedaron prácticamente igualados en el segundo puesto: frente a los 58,0 millones de turistas recibidos en el país americano, España recibió 57,3.

4 | En el año 2007, el 85 % de los turistas que visitaron España lo había hecho en otras ocasiones, y de estos, el 72 % había venido tres o más veces. En cuanto al grado de satisfacción, la puntuación que obtiene España entre 0 y 10 puntos se sitúa en 8,4 puntos.

resuelve a favor de sus países competidores⁵, España presenta una base de negocio y una estructura productiva mucho más sólida que compensa esta tendencia.

El escenario de este extraordinario flujo de personas y capitales se articula en torno a una compleja organización económica cuya cadena de valor se traslada a múltiples sectores de la actividad económica general. El aglutinamiento de un gran número de agentes ha llevado a considerar el turismo como macrosector (Consejo Español de Turismo 2006, 7), enfatizando su carácter multifacético y horizontal. La valoración de este macrosector trasciende la evidencia de sus grandes números, como se indica en el prólogo del Documento Base del Plan de Turismo Español Horizonte 2020⁶ (en adelante Documento Base), elaborado en 2006 por el Consejo Español de Turismo: “El turismo español más allá de estas impresionantes cifras es y será un reflejo de la sociedad española, su dinamismo, su modernidad, su

5 | En el entorno mediterráneo, países como Grecia, Turquía, Túnez, Marruecos o Croacia se posicionan como competidores del mercado español, ya que poseen capacidad de desvío de flujos en importantes mercados emisores, como es el caso de Alemania o Gran Bretaña.

6 | El Plan del Turismo Español Horizonte 2020 y el Plan 2008-2012, que lo desarrolla, se aprobaron por unanimidad en el seno del Consejo Español de Turismo, así como en la Conferencia Sectorial de Turismo celebradas el 7 de noviembre de 2007. El plan se aprobó finalmente por acuerdo del Consejo de Ministros el 8 de noviembre de 2007.

Rk	País	1950	Rk	País	1970
1	Estados Unidos	5,54	1	Italia	14,19
2	Canadá	3,64	2	Canadá	14,18
3	Italia	3,50	3	Francia	13,30
4	Francia	3,05	4	España	13,24
5	Suiza	1,90	5	Estados Unidos	13,17
6	Irlanda	1,25	6	Austria	8,87
7	Austria	0,96	7	Alemania	8,47
8	España	0,78	8	Suiza	6,84
9	Alemania	0,65	9	Reino Unido	6,69
10	Reino Unido	0,61	10	Yugoslavia	4,75
		21,88			103,70

Rk	País	1991	Rk	País	2007
1	Francia	55,73	1	Francia	81,90
2	Estados Unidos	42,72	2	España	59,20
3	España	35,35	3	Estados Unidos	56,00
4	Italia	26,84	4	China	54,70
5	Hungría	21,86	5	Italia	43,70
6	Austria	19,09	6	Reino Unido	30,70
7	Reino Unido	16,66	7	Alemania	24,40
8	México	15,96	8	Ucrania	23,10
9	Alemania	15,64	9	Turquía	22,20
10	Canadá	14,99	10	México	21,40
		264,84			417,30

Fig. 1.10. Llegadas de turistas internacionales (1950, 1970, 1991 y 2007), en millones de personas.
Fuente: OMT. Elaboración propia.

Posición en número de llegadas (OMR, IET)- 2º-3º puesto del ranking

2007 - 58,6 mill. (Rk. 2, mantenido desde 2001)	(Rk. 1 Francia 81,9 mill.)
2008 - 57,1 mill. (Rk. 3, superado ligeramente por Estados Unidos)	(Rk. 1 Francia 79,3 mill.)
2009 - 52,2 mill. (Rk. ?, 2-3)	

Posición en ingresos por turismo (OMT)- 2º puesto del raking (primer país europeo)

2007 - 57,6 miles mill. US\$ (Rk. 2, mantenido aprox. desde 2003)	(Rk. 1 USA 96,7 mil mill. US\$)
2008 - 61,6 miles mill. US\$ (Rk. 2, mantenido aprox. desde 2003)	(Rk. 1 USA 110,1 mil mill. US\$)
2009 - 48,0 miles mill. US\$ (Rk. 2, resultados provisionales)	

Fig. 1.11. Posición de España en el turismo internacional.
Fuente: OMT. Elaboración propia.

capacidad de integración (el 16 % de los ocupados en el macrosector son inmigrantes) o de adaptación a las nuevas tecnologías”.

Es por ello que el turismo se ha convertido en un importante estímulo para la actividad económica del país. Esta insustituible contribución se ha mantenido hasta el presente, independientemente de la diversificación económica producida en las últimas décadas, inmersa en un proceso de acelerada transformación que ha afectado por igual a economía y sociedad. La presencia intensa y continuada de la actividad turística ha producido unos efectos económicos prolongados que pueden resumirse en:

Desarrollo del propio sector turístico como actividad específica y componente destacado del sector servicios. Este desarrollo se ha plasmado de manera notable en la formación de una industria que lidera mundialmente el segmento de turismo de vacacional y cuya experiencia se ha trasladado al panorama internacional en la búsqueda de rentabilidades complementarias en mercados extranjeros.

Desarrollo de otros sectores. Debido al carácter multifacético y horizontal anteriormente indicado, en el macrosector del turismo se produce la implicación de otros sectores no vinculados directamente con él. La cadena de valor del macrosector se desarrolla de una manera directa en los sectores de transporte, alojamiento, restauración y aquellos que engloban los propios recursos turísticos; pero sectores como el de la construcción, el inmobiliario, el de la distribución o el tecnológico se acoplan a este intrincado conglomerado de relaciones (Consejo Español de Turismo 2006, 13, 23).

Empleo y redistribución de rentas. La formación de esta compleja cadena de valor, otorga al macrosector una alta capacidad de arrastre sobre el conjunto de actividades implicadas. Esta capacidad se manifiesta visiblemente en la generación de empleo en los territorios de destino: a la redistribución de rentas asociadas al empleo directo del sector

se le añaden de manera notable las proveenientes de los activos empleados en la construcción de la oferta de alojamiento, tanto reglada como no reglada (residencial). Las características del macrosector propician que la influencia en el empleo local se expanda por el efecto multiplicador de la actividad.

En el conjunto del país, el turismo español empleó en 2008 a 2.889.153 personas, lo que supone el 12,6 % de los activos de la economía nacional y el 19,7 % de los activos del sector servicios. En términos de evolución, el número de empleados del sector turístico (4,3 %) fue mayor que el registrado en el total de actividades económicas (3,0 %) y del resto del sector servicios (3,6 %). El número de empleados del sector turístico aumentó un 1,8 % mientras que la evolución de los empleados de la economía general fue negativa (-0,5 %). A su vez, la tasa de paro en turismo fue del 9,2 %, una cifra inferior a la de la economía nacional, que ascendió al 11,3 %.

En el contexto actual de crisis severa, el mercado laboral ha sufrido un agudo deterioro. En el tercer trimestre de 2009 el turismo ocupó a 2.250.000 personas⁷, situándose en una cuota del 12,0 % sobre el total de activos. Aunque durante ese año se destruyeron 40.000 puestos de trabajo en el sector (en 2009 la afiliación a la Seguridad Social en las correspondientes ramas de actividad se redujo un 2,1 %), la tasa de paro se situó en el 12,9 %, con lo que alcanzó un diferencial de 5 puntos sobre el valor de la actividad general, que fue del 17,9 %.

Efectos en la inversión y su influencia en los precios. Especialmente significativos en los territorios de destino. A medida que estos territorios se dotan de las cualidades y capacidades para el soporte de la actividad, es necesario el apoyo tanto de la Administración Pública como del sector privado para la formación e incremento del capital fijo, que podrá ser consumido por residentes y por turistas o visitantes.

Efectos en la balanza de pagos. La actividad turística está permitiendo la minoración del déficit de la balanza de pagos. Si se observa la evolución del turismo en España, en su condición de país receptor, los ingresos procedentes de esta actividad han sido muy superiores a los gastos derivados, de ahí sus efectos positivos de corrección del déficit de la balanza.

2.2. PRINCIPALES EFECTOS MACROECONÓMICOS

Participación del PIB turístico en la economía española

La afluencia sostenida de ingresos procedentes del turismo ha posibilitado que, a lo largo de las últimas décadas, la aportación del turismo al PIB nacional haya alcanzado valores situados en torno al 11 %. Considerando la evolución de esta participación, son distinguibles tres etapas. La primera marcada por la irrupción del turismo masivo de sol y playa, determinada por el descontrolado incremento de turistas entre los años sesenta y ochenta. Una segunda caracterizada por una caída progresiva que, tras la década de los años ochenta, toca fondo en 1993 en el marco de una crisis económica mundial acuciada por el incremento de los precios del petróleo. Y finalmente, la gradual recuperación que desde finales de los años noventa hasta mediados de la década siguiente deja una participación que ronda el 11 % anteriormente indicado. Esta participación es especialmente significativa si se atiende a la distribución sectorial en comparación con otros sectores tradicionales: el turismo triplica la aportación del sector primario (agricultura, ganadería y pesca) y se ha aproximado a sectores como la industria o la construcción (figura 1.12).

La notabilidad alcanzada por el turismo en el conjunto de la actividad económica general ha obligado al Instituto Nacional de Estadística (INE) a elaborar una cuenta satélite específica del turismo (Cuenta Satélite

del Turismo, CST). Entre los objetivos básicos de la CST, se encuentra la medición completa de la relevancia económica del turismo en España, empleando indicadores macroeconómicos como la aportación del turismo al PIB o el análisis de interrelación entre oferta y demanda (INE 2004, 3). Tomando como referencia la CST de 2007, la demanda final turística a precios corrientes alcanzó los 113.150 millones de euros, lo que equivale al 10,7 % del PIB de la economía española, una décima menos que en el año 2006. En términos interanuales, la demanda final turística mostró en 2007 una ralentización en su crecimiento, con una tasa de variación estimada del 1,5 % en términos reales y del 5,3 % a precios corrientes, fruto de la fuerte inflación producida durante ese año. El avance del dato estimado de 2008, proporciona una demanda a precios corrientes de 113.930 millones de euros, un 10,5 % del PIB nacional.

La atención al comportamiento del PIB turístico entre 2000 y 2008 es obligada, pues refleja cómo la aportación a precios corrientes va menguando –del 11,6 % de 2000 se ha pasado al 10,5 % de 2008–. Aunque la dependencia del valor global del PIB puede inducir a errores de interpretación, el descenso de esta aportación se ha corroborado mediante otros descriptores de actividad. Un indicador propio del sector, el Indicador Sintético del Turismo Español (ISTE)⁸, ha encadenado nueve años consecutivos (2000-2009) en los que

8 | El Indicador Sintético del Turismo Español de Exceltur (ISTE) es un índice elaborado por el Área de Estudios e Investigaciones de Exceltur a partir de una serie de variables relativas a la demanda turística tanto nacional como extranjera que permite reflejar la evolución temporal del PIB turístico en España. El ISTE tiene como objetivo dar información sobre el crecimiento real del turismo español y su aportación a la economía española con una periodicidad trimestral, de forma que pueda servir de referencia para comparar la dinámica turística con la evolución del PIB del conjunto de la economía española y del resto de indicadores de otros sectores de actividad y de otros países.

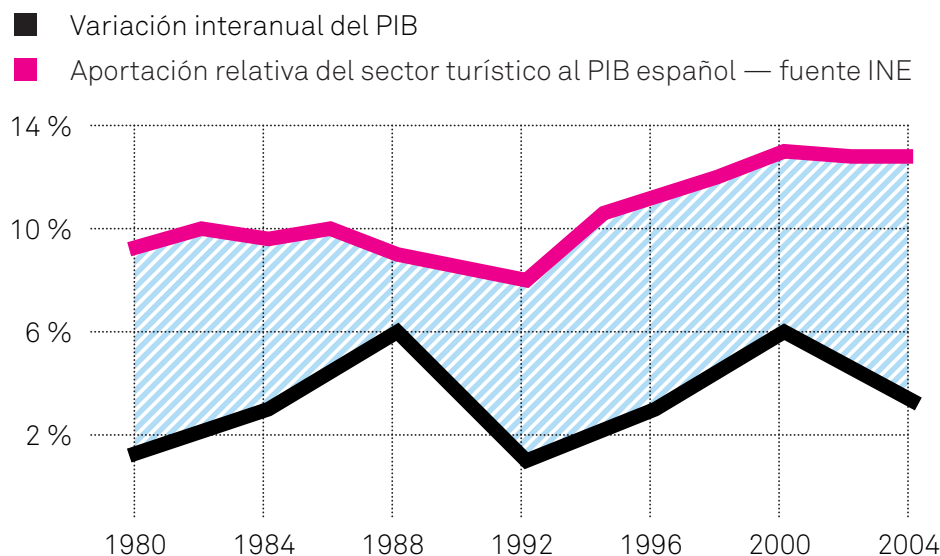


Fig. 1.12. Variación interanual del PIB y aportación del sector turístico (1980-2004) en España.
Fuente: INE. Elaboración propia.

el comportamiento del turismo ha sido peor que el del PIB general (Exceltur 2010, 3), es decir, ha registrado variaciones interanuales positivas menores y negativas mayores. La consolidación de esta tendencia pone en evidencia una de las debilidades del sector, que es una progresiva pérdida de competitividad que se podría manifestar de manera severa a medio y largo plazo. Efectivamente, los notables crecimientos del turismo receptor y de sus ingresos experimentados entre 2000 y 2007 no se han trasladado directamente a un mayor impacto socioeconómico en los destinos (estabilidad del empleo, sostenibilidad de las rentabilidades de las explotaciones, etc.). Como se explicará más adelante, la agresiva respuesta del sector a la coyuntura actual de crisis, precisamente en el momento de madurez de su principal producto —el turismo de sol y playa—, reclama una reflexión conjunta acerca de la sostenibilidad del modelo turístico.

Evolución de los ingresos y pagos turísticos

La evolución de los ingresos y pagos turísticos en España ha mantenido desde finales de los años setenta un comportamiento satisfactorio en el conjunto de la actividad económica. Los ingresos procedentes del turismo muestran un crecimiento casi exponencial, sostenido por el incesante incremento de llegadas de turistas extranjeros (figura 1.13).

En cuanto a los pagos procedentes del turismo, su comportamiento muestra unos cambios representativos de la estructura turística española, crece pero lentamente. Atendiendo al continuo incremento de los saldos de la balanza turística, España puede ser considerada un país receptor⁹. En el análisis de la CST, es

⁹ | El turismo emisor en España ha experimentado una lenta pero creciente evolución durante los últimos quince años. En lo referente al gasto,

perceptible la aportación de esta actividad en la balanza de pagos del país, en la que sigue desempeñando un papel fundamental para el equilibrio del déficit comercial. En 2004, por ejemplo, el turismo permitía financiar el 20 % de la importación mercancías, representando así el saldo de la balanza turística el 3,2 % del PIB nacional (Secretaría de Estado de Turismo y Comercio 2005, 11).

Como ya se ha indicado, dentro del contexto de economía globalizada, la economía española experimenta una diversificación creciente en la actividad turística, sin excepción alguna en todo el territorio español. La evolución de la balanza de pagos del turismo es, sin duda, constante en los últimos años, siendo de las pocas actividades que muestran este comportamiento.

2.3. EL MERCADO TURÍSTICO ESPAÑOL

La dualidad del mercado turístico español: turismo receptor y turismo nacional

El estudio de las magnitudes macroeconómicas a través de sus instrumentos específicos de medida devuelve el protagonismo a los flujos como elementos esenciales en la formación del hecho turístico. La CST anteriormente citada dirige su atención a los efectos producidos por el consumo fuera de los entornos de residencia económica, presentando el turismo como un fenómeno fundamentalmente de demanda¹⁰. Se puede intuir por tanto que el tipo de relación que se establece

España se posiciona en el undécimo lugar del ranking elaborado en 2009 por la OMT (2009, 13). En 1995, España ocupaba el puesto vigésimo; en 2000, ascendía hasta el decimonoveno y en 2006 escalaba hasta el decimotercero.

10 | Sus repercusiones económicas están ligadas a las actividades de gasto que implican los desplazamientos fuera del entorno habitual (INE 2004, 8), en clara alusión a su definición estrictamente estadística.

entre el lugar de realización del gasto y el origen de los consumidores sirve como discriminador básico para el establecimiento de los grandes grupos de demanda, relación que igualmente determina la dirección y componentes de los flujos.

En lo que respecta al contenido del presente artículo, interesa la distinción realizada entre denominado **turismo nacional** –entendido como aquel que engloba cualquier actividad turística de los residentes, ya sea en dentro del territorio nacional (turismo interno) o en el extranjero (turismo emisor)– y el **turismo receptor**, referido a la actividad turística de los no residentes desplazados a territorio español. Estos dos grupos de demanda, esenciales en la articulación de una oferta históricamente dual, han sido y son objeto de un exhaustivo seguimiento estadístico que culmina con la elaboración de dos series capitales para el análisis del mercado turístico español: Frontur y Familitur, elaboradas por el Instituto de Estudios Turísticos¹¹. Estas fuentes han sido empleadas para la elaboración de los dispares perfiles de demanda de ambos grupos, incorporados al desarrollo gráfico de este apartado.

En principio, la dualidad manifestada en el consumo turístico en territorio español podría resultar irrelevante frente a la constatación del liderazgo internacional en el segmento vacacional. Sin embargo, los datos de la CST de 2009 muestran que el consumo del **turismo nacional** ha liderado el conjunto de la demanda, superando la aportación del **turismo receptor** (figura 1.14). Este comportamiento es indicativo del grado de madurez y desarrollo que presentan la sociedad y la economía españolas en el entorno geopolítico en el que se integran. Por otra parte, dadas las diferencias de los perfiles de demanda, la dimensión socioeconómica del fenómeno se amplifica, extendiendo la influencia del sector a territorios desprovistos de los atractivos del principal segmento de demanda del

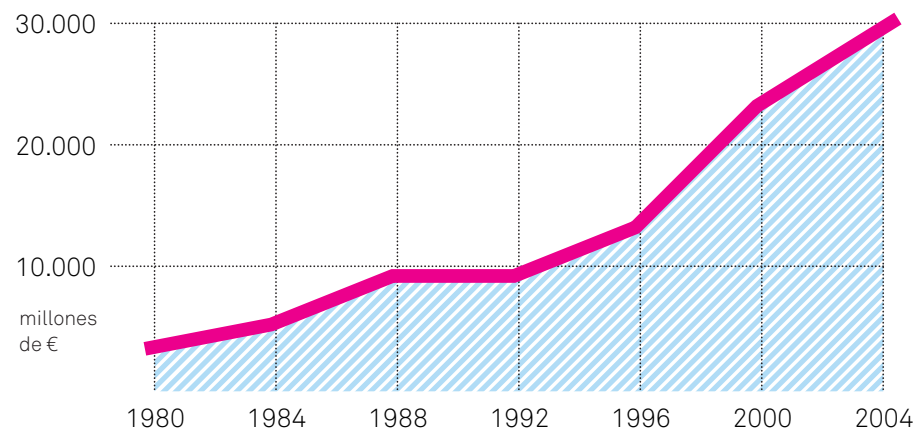


Fig. 1.13. Saldo de la balanza de pagos del sector turístico (1980-2004), España.

Fuente: Banco de España. Elaboración propia.

turismo receptor, el sol y playa de las costas mediterráneas e insulares.

Como se indicará más adelante, la adaptabilidad de la oferta a las variaciones de los consumos nacional y receptor ha supuesto una de las ventajas competitivas del mercado español en su respuesta a la restricción del consumo turístico internacional causado por la actual crisis económica.

2.4. LA OFERTA TURÍSTICA ESPAÑOLA

La reciente evolución en la industria turística española muestra la situación competitiva en la que se encuentra. Aspectos del turismo español, como la madurez de su principal producto –el sol y playa– y el consabido reposicionamiento de la oferta orientada a su diversificación, muestran un denodado esfuerzo por mantener el liderazgo en el segmento vacacional.

Este liderazgo ejercido durante más de cuatro décadas, ha proporcionado la satisfacción de una demanda masiva atraída por una ajustada política de precios. A lo largo de los años setenta, ochenta y noventa los precios actuaron de forma decisiva para multiplicar las cifras de llegadas de visitantes, sustentadas en las ventajas de unos menores costes de explotación y aprovisionamiento, favorecidos en ciertos momentos por la acción directa de la política monetaria. Sin embargo, en los últimos años, la progresiva convergencia de la economía nacional con la de los principales mercados emisores, ha provocado la merma de esta ventaja, sobre todo en relación con los competidores especializados en el mismo segmento de demanda (Exceltur 2005, 11).

En los inicios del turismo español, la falta de planificación y su utilización como herramienta rápida de entrada de divisas provocó que en apenas veinte años surgiesen los primeros problemas de masificación y el uso abusivo y descontrolado de los territorios de destino. Pero la evolución posterior, tendente a la ampliación

¹¹ | Organismo dependiente del Instituto de Turismo de España, Ministerio de Industria Comercio y Turismo.

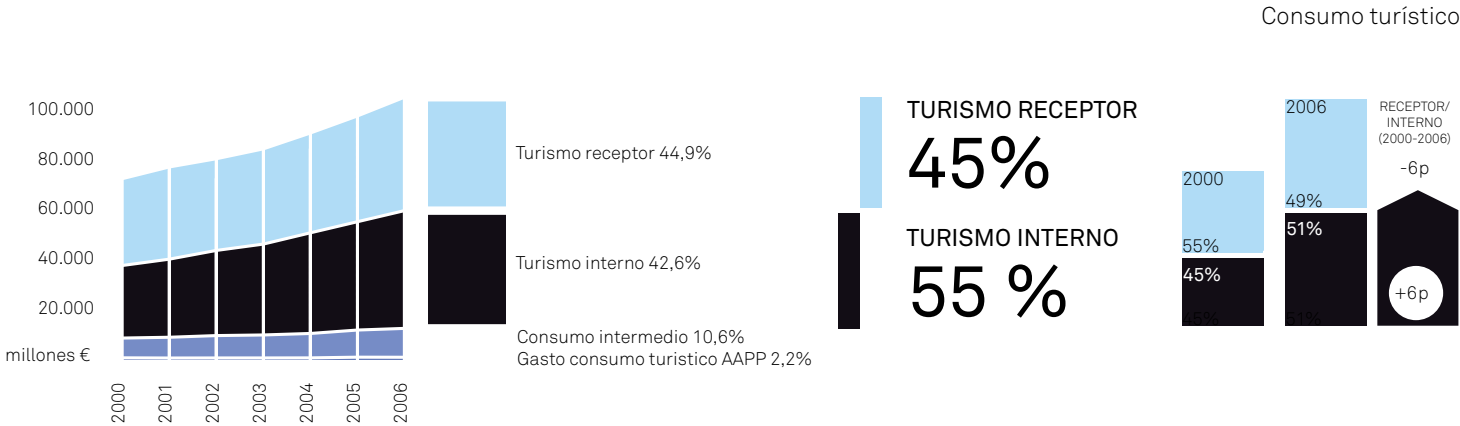


Fig. 1.14. Componentes del consumo turístico (2000-2006) en España.
Fuente: INE. Elaboración propia.

de la oferta como elemento diferenciador frente a los nuevos competidores, se ha visto correspondida con la generalización de una intensa ocupación de suelo, que ha inducido a la pérdida de su identidad turística a algunos territorios. En todo caso, los efectos de la diversificación de la oferta empiezan a ser especialmente visibles desde los años ochenta, segmentos como el deportivo (golf y náutico principalmente), el activo o de naturaleza, o el de salud –entre otros– comienzan a percibirse como complemento indispensable del segmento dominante, el sol y playa.

El Documento Base del Plan de Turismo Español Horizonte 2020 hace un análisis profundo de la situación del sector. Según este documento (Consejo Español de Turismo 2006, 28), la oferta de productos propiamente turísticos se concentra en cinco segmentos de actividad: el turismo de sol y playa, el cultural y de ciudad, el de negocios y congresos, el deportivo y el rural y activo.

El turismo de sol y playa, que en el caso español ha acaparado la práctica totalidad del

turismo vacacional. Como ya se ha indicado, España mantiene el liderazgo mundial en este segmento, sin embargo es en el mismo entorno geopolítico donde han emergido los principales competidores o, al menos, países con capacidad real de desvío de flujos¹².

El segmento de sol playa acaparaba en 2006 el 82 % de las plazas de alojamiento hotelero del país (figura 1.14). La primera referencia al alojamiento reglado no es casual, y centra la

¹² | Otros destinos mediterráneos como Turquía, Grecia, Egipto, Bulgaria, Croacia, Túnez o Chipre muestran incrementos de llegadas constantes y regulares desde hace más de veinte años y esta trayectoria no obedece a causas coyunturales, sino a apuestas estratégicas de sus administraciones y agentes económicos (Manera; Garau 2004, 5). De estos destinos, Turquía es el principal competidor a corto y medio plazo, seguida de Grecia. Según Exceltur (2010, 10) en el interanual 2008-2009 Turquía había aumentado el flujo de visitantes internacionales un 2 %, registrando una variación positiva frente al decrecimiento generalizado de los países mediterráneos.

atención en el eslabón clave de la cadena de valor de la actividad turística vacacional. El alojamiento reglado suponía la infraestructura turística sobre la que pivotaba el paquete tradicional de sol y playa. Este paquete dirigido al turismo de masas con acento en el segmento “familiar”, en el que España había posicionado su liderazgo diferencial en las últimas décadas, estaba formado por el transporte aéreo, el tránsito, el alojamiento y las excursiones a los lugares típicos del destino y que tradicionalmente integraba el canal mayorista extranjero (Exceltur 2005, 10). En la actualidad, a pesar del predominio del motivo vacacional en el turismo receptor, el paquete de sol y playa se ve paulatinamente desplazado por la tendencia del turista extranjero a organizarse por sí mismo sus propias vacaciones. Según indica Exceltur (2005, 11), los mayores cambios vienen provocados por el nuevo modelo de transporte y de negocio cada vez más relevante, nacido de las CBC, las TIC y la retroalimentación del uso de alojamiento residencial propio o clasificado como de familiares o amigos.

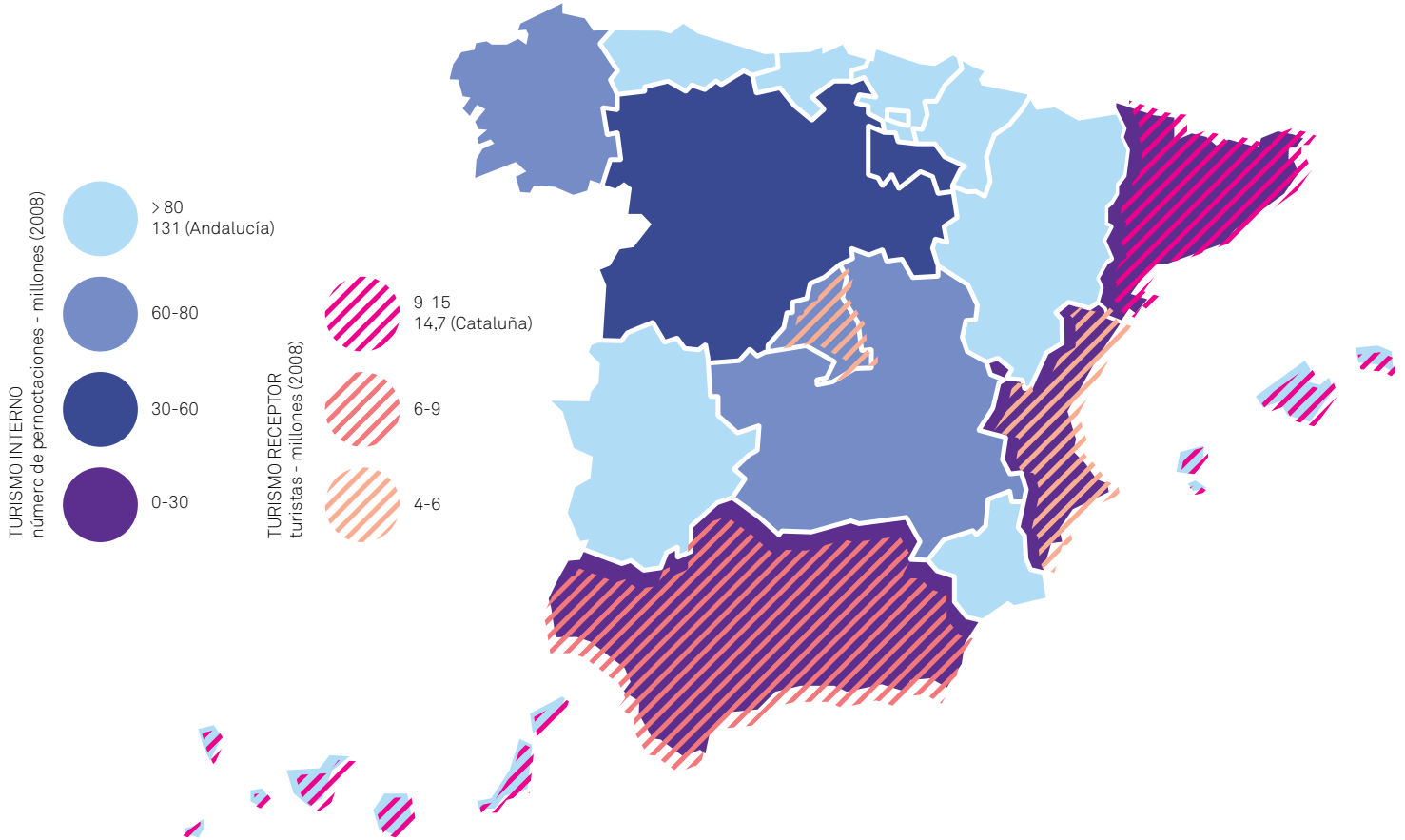
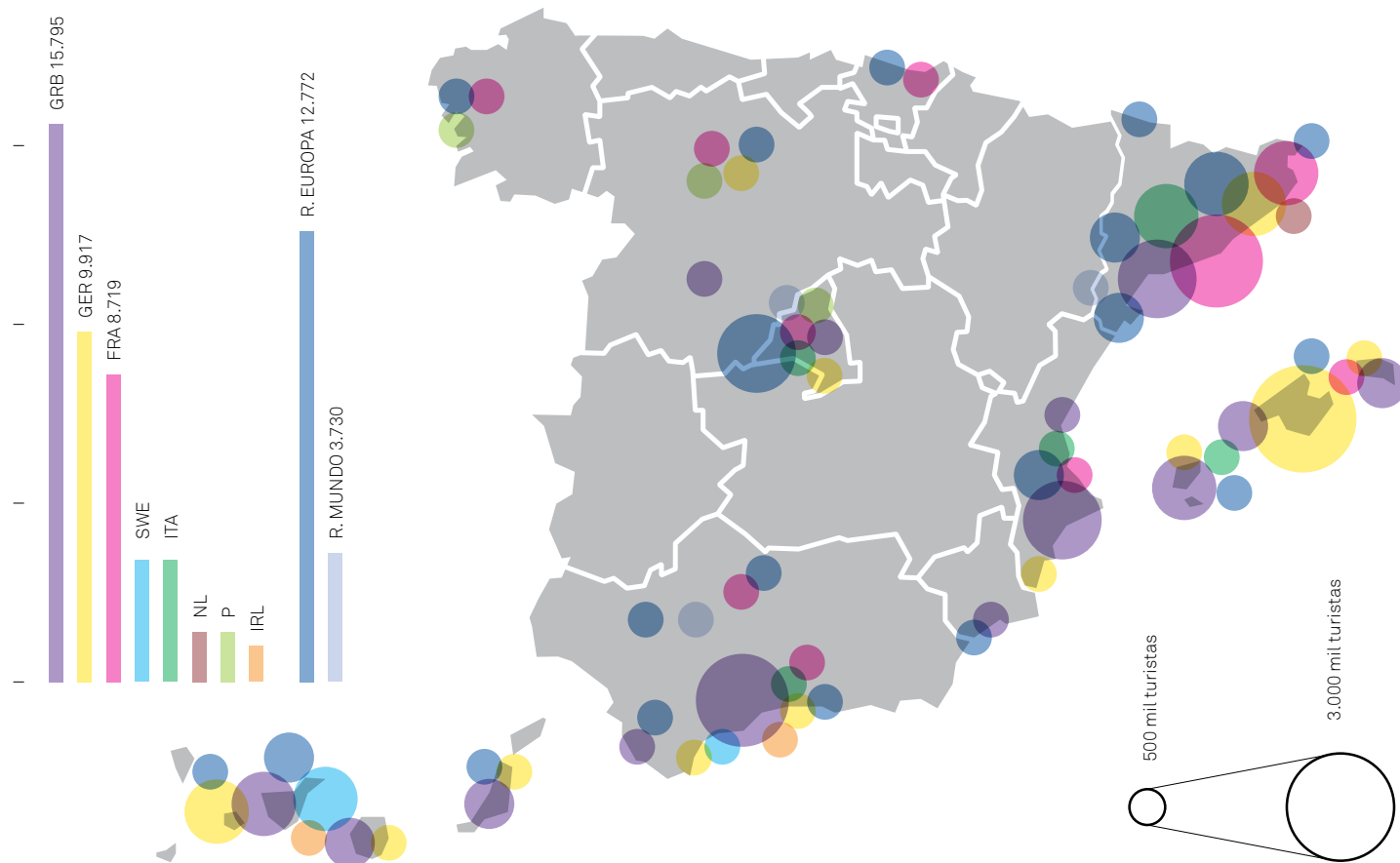


Fig. 1.15. Distribución del turismo interno y receptor por comunidades (2008).
Fuente: IES (Frontur, Familitur). Elaboración propia.

Fig. 1.16 (página siguiente). Mapa del turismo receptor por comunidades autónomas (2008).
Fuente: IET (Frontur). Elaboración propia.

2.4.1. DESTINOS DEL TURISMO RECEPTOR E INTERNO

Turismo receptor: España ha sido históricamente un país receptor de flujos europeos. Además tres países –Reino Unido, Alemania y Francia– han llegado a concentrar más de los dos tercios del total del turismo extranjero. En su conjunto, los turistas procedentes de Europa se han duplicado entre 1980 y 2002, y han mantenido una afluencia que no ha bajado del 80 %. En 1980 el volumen anual de turistas europeos era de 186.000, en 1990 de 280.562 y de 399.759 en 2002. Los mercados restantes presentan cuotas relativamente estables, si bien el incremento general del volumen se ha trasladado a variaciones relativas significativas. De este modo, entre 1980 y 2002 los turistas procedentes de Asia-Pacífico se han quintuplicado: 24.300 en 1980, 57.748 en 1990 y de 131.294 en 2002. Las Américas han reducido su participación y durante el período de estudio prácticamente duplicaron su volumen: 61.400 en



1980, 92.984 en 1990 y 114.853 en 2002. África aportó 7.400 turistas en 1980, 14.963 en 1990 y 29.136 en 2002. De Oriente Medio hubo 7.500 en 1980, 9.689 en 1990 y 27.594 en 2002. Los turistas procedentes de África y Oriente Medio se han cuadruplicado.

En 2008, la llegada de turistas extranjeros mostró su preferencia por los destinos mediterráneos e insulares. Seis comunidades autónomas acogieron el 91 % de las llegadas en el siguiente orden: Cataluña, Baleares, Canarias, Comunidad Valenciana y Comunidad de Madrid (figuras 1.16 y 1.17).

Turismo interno: los principales destinos de los españoles durante el mismo período se localizaron en el litoral mediterráneo peninsular: Andalucía, con un 18,1 % de los viajes nacionales, Cataluña y la Comunidad Valenciana con un 14,5 % y un 11,0 % respectivamente, fueron, por este orden, las comunidades que congregaron más turistas (Fig. 1.15). Otra característica del turismo interno es su

dependencia de los viajes intrarregionales –viajes de corta duración y escasa distancia–; este comportamiento es representativo de comunidades como Galicia, Cataluña, Aragón y Andalucía, siendo esta última la más destacada con un 75 % viajes internos. En el caso contrario, se encuentran Madrid o el País Vasco que retienen tan solo el 10,9 % y el 18,1 % de los viajes que parten desde estas comunidades.

Del análisis comparativo de estos dos mercados, cabe destacar el liderazgo de las comunidades mediterráneas e insulares, si bien la presencia del turismo interno es generalizada en todas las comunidades autónomas frente a la práctica ausencia del receptor fuera de las primeras. Las comunidades insulares dirigen su voluminosa oferta al turista extranjero, suscitando un menor interés al turista nacional.

ANDALUCÍA	BALEARES	CANARIAS	CATALUÑA	C.VALENCIANA	MADRID	OTRAS	TOTAL/ORIGEN	Parricipación (%)
3.002	3.443	3.317	2.153	2.498	445	937	15.795	28
791	4.062	2.483	1.366	496	382	337	9.917	17
943	373	N.d.	4.081	723	723	1.333	8.176	14
494	512	1.310	600	398	168	113	3.595	6
299	449	229	1.279	284	489	303	3.332	6
353	N.d.	505	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	858	1
N.d.	N.d.	438	740	335	N.d.	N.d.	1.513	3
N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	509	941	1.450	3
1.428	1.136	974	3.024	763	897	729	8.951	16
710	91	101	1.102	221	1.030	475	3.730	7
8.020	10.066	9.357	14.345	5.718	4.643	5.168	57.317	
14	18	16	25	10	8	9		

Fig. 1.17. Distribución del turismo receptor por Comunidades Autónomas (2008).
Fuente: IET (Frontur). Elaboración propia.

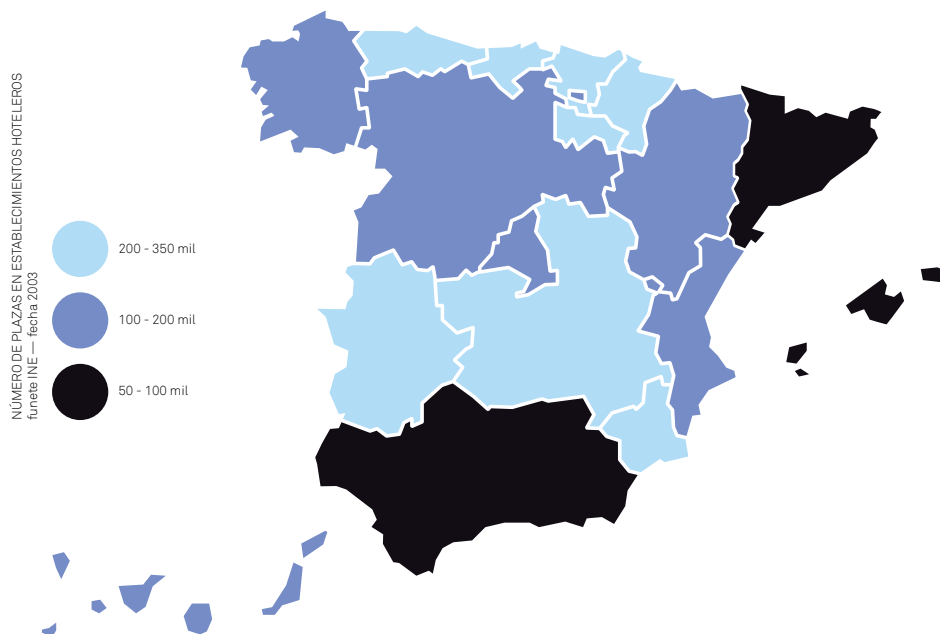


Fig. 1.18. Número de plazas en establecimientos hoteleros (1980-2004) en España.

Fuente: INE, 2003. Elaboración propia.

La evolución del número de plazas en establecimientos hoteleros ha sido creciente a lo largo de los años. Baleares es la comunidad que cuenta con más plazas; su evolución ha sido de 224.836 en 1978, 252.189 en 1990 y 307.771 en 2002. Le sigue en orden de importancia Cataluña, que disponía de 170.101 en 1978, 187.521 en 1990 y 261.945 en 2002, Andalucía contaba con 99.071 en 1978, 109.330 en 1990 y 210.224 en 2002, y finalmente Canarias que disponía de 64.431 en 1978, 48.804 en 1990 y 151.554 en 2002. Cataluña, Andalucía y las comunidades insulares concentran los dos tercios de las plazas hoteleras españolas.

La industria hotelera encara con ello la fase de madurez de su principal producto y los esfuerzos de anticipación ante la eventual alteración del comportamiento de la demanda han sido arduos. Según indica el Documento Base, España ha sabido en los últimos años revitalizar sus destinos de sol y playa. Un claro ejemplo de esta rehabilitación se puede observar en la evolución de la planta hotelera en los últimos cinco años (2000-2005); mientras que los hoteles de tres estrellas han incrementado su planta en un 22 %, los de cuatro y cinco estrellas lo han hecho en un 75,8 % y un 98 % respectivamente, mejorando así la calidad global de la oferta de alojamiento (Consejo Español de Turismo 2006, 41).

Los retos a los que se enfrenta la industria hotelera en el territorio español pasan, a corto plazo, por la reducción del período de estancia que se va compensando con el incremento de la frecuencia de visita. En términos generales, este aumento de la rotación ha venido acompañado por una política bajista de precios, paliando en cierta medida la restricción del

consumo causada por la crisis actual, si bien los márgenes han experimentado una notable merma. A medio plazo, el desarrollo de este producto aparece ligado a la configuración de ofertas de actividades alternativas adaptadas a los diversos perfiles de la demanda. Por otra parte, la atención al escenario de esta actividad cobra un renovado interés. La percepción global de una imagen de calidad, con un énfasis en las prestaciones ambientales de los territorios turísticos de sol y playa, se sitúa en el centro del debate acerca de la sostenibilidad del modelo a largo plazo.

El turismo cultural y de ciudad es el segundo producto por importancia del modelo turístico español. El gran desarrollo que está viviendo este segmento en los últimos años es el claro reflejo del impacto de las actuales tendencias sociales y económicas. El auge de Internet y de las líneas aéreas de bajo coste han sido los responsables de la popularización de este producto. En el año 2006 el turismo cultural y de ciudad contaba ya con una cuota del 8,2 % sobre turismo receptor.

El turismo de negocios y congresos es uno de los productos con mayores perspectivas de crecimiento, con unas previsiones de expansión del 59 % para el año horizonte 2014. Este segmento atrae al turista con mayor gasto medio de los que visitan España, concentrándose en ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao, Zaragoza y ciudades de entre 200.000 y 500.000 habitantes.

El turismo deportivo presenta una extensa oferta de recursos deportivos, entre los que destaca el golf, las infraestructuras náuticas y las estaciones de esquí. El golf como producto turístico en España ocupa la primera posición a nivel europeo, tras seguir una destacada evolución. Todas estas modalidades suponen oportunidades para la desestacionalización de la demanda.

El turismo rural y activo sirve como mecanismo de dinamización y desarrollo económico del medio rural. Ambos están basados en la realización de actividades al aire libre en entornos rurales y posibilitan el disfrute de los recursos naturales.

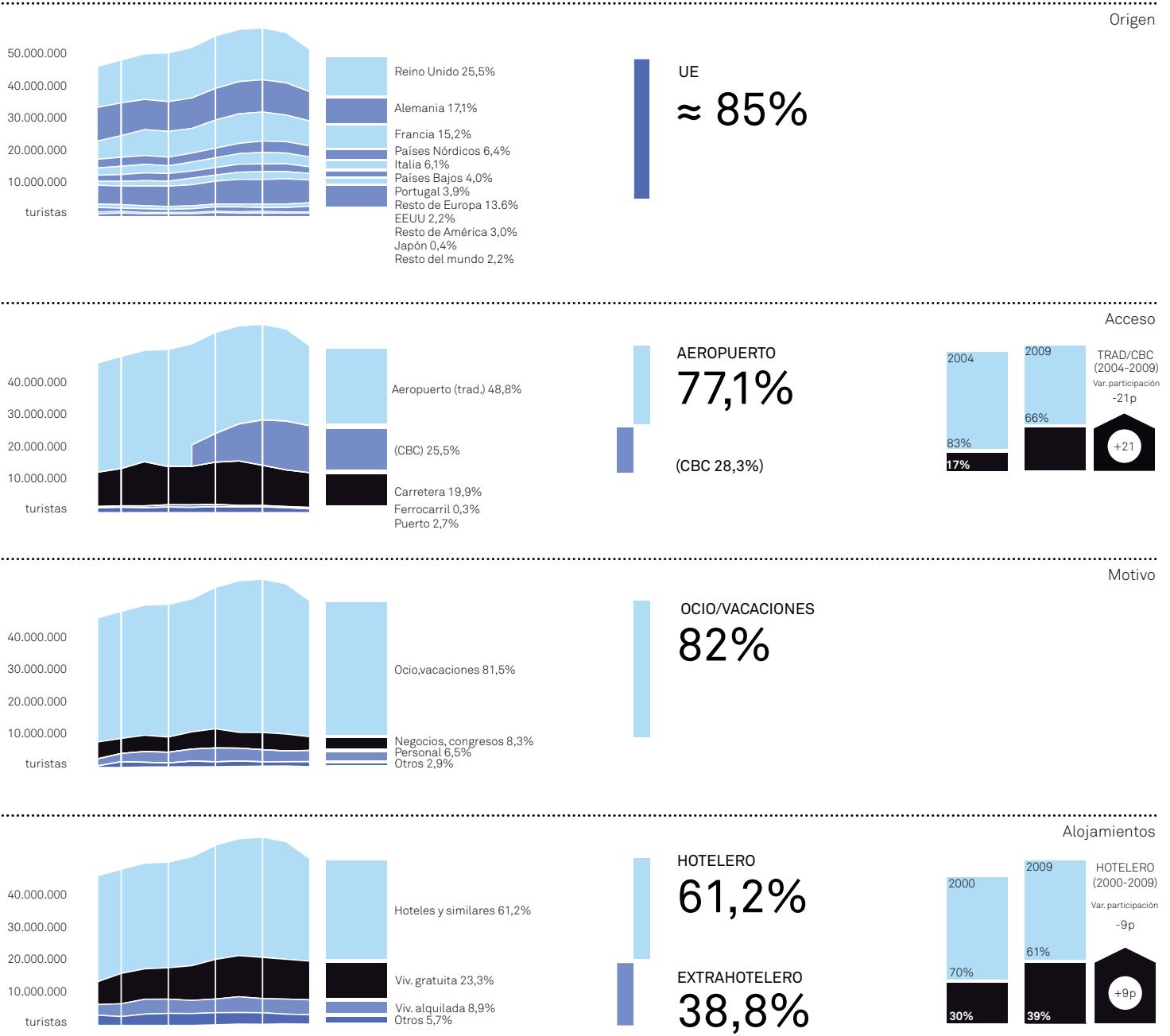
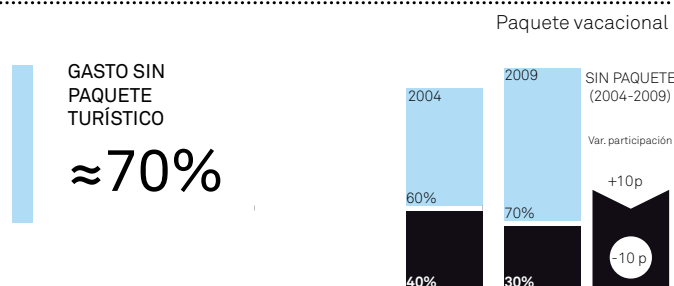
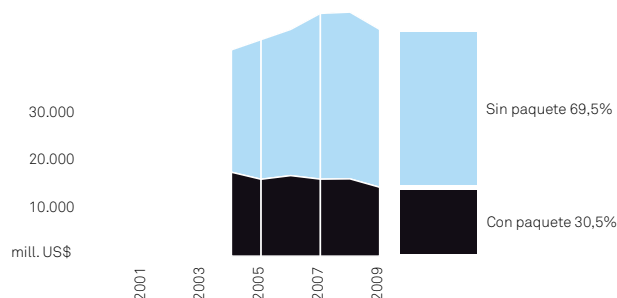
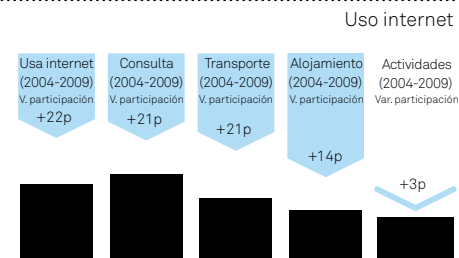
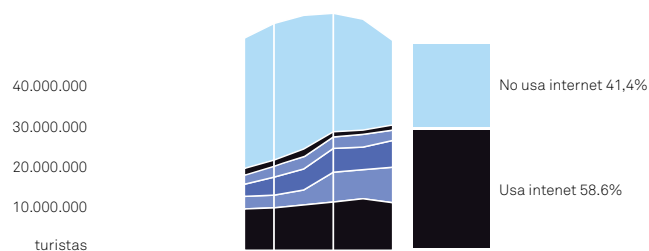


Fig. 1.19. Características del turismo receptor español (2000-2009).
Fuente: IET (Frontur). Elaboración propia.



2.4.2. CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DEL TURISMO RECEPTOR

Los turistas internacionales que visitaron España en 2009 llegaron mayoritariamente por vía aérea (77,1 %), por motivo de ocio o vacaciones (81,5 %), se alojaron en establecimientos hoteleros o similares (61,2 %) y organizaron su viaje sin contratar un paquete turístico (69,3 %) demostrando una alta propensión a la utilización de las tecnologías de la información.

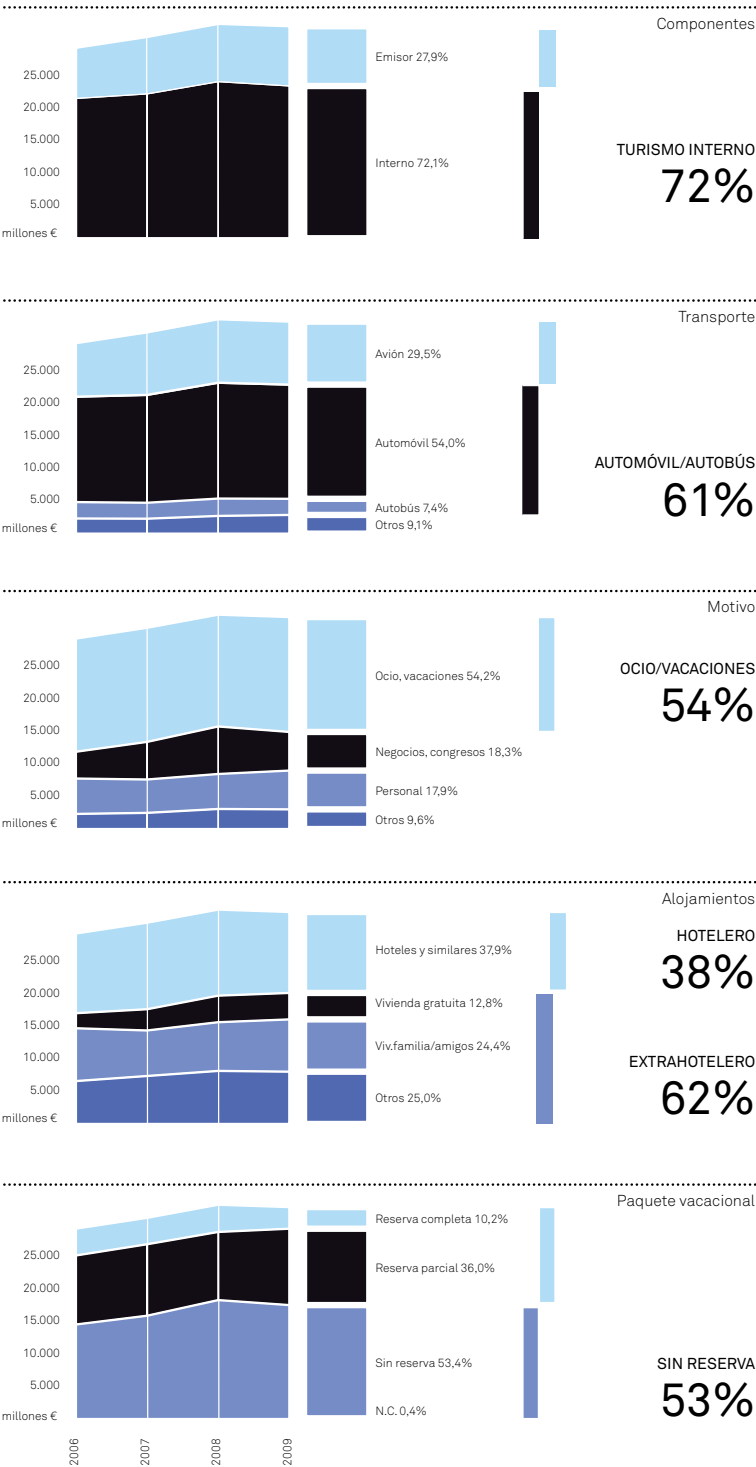
Vías de acceso: la vía aérea se consolida cada año como el principal medio de transporte utilizado por los turistas extranjeros. Si en el año 2003 el 70,4 % del flujo de turistas que llegaron lo hizo en avión (36,9 millones de turistas), en 2009 esta participación había ascendido al 77,1 % (40,2 millones de turistas), utilizando más de la mitad de ellos una compañía de bajo coste (CBC). El transporte de turistas en este tipo de aerolíneas ha experimentado una notable evolución en los últimos cinco años (2004-2009), acaparando 21 puntos porcentuales sobre la cuota de las aerolíneas tradicionales. El 95,1 % del flujo de pasajeros transportado por este tipo de compañías se concentró en seis comunidades autónomas, por este orden: Cataluña, Baleares, Andalucía, la Comunidad Valenciana, Canarias y la Comunidad de Madrid; Reino Unido, Alemania e Italia acapararon el 73 % de la emisión.

Motivo y actividades: el ocio y las vacaciones motivaron el desplazamiento masivo de los turistas extranjeros a España. Del total de turistas que llegaron en 2009, dicho motivo supuso el 80 % de los viajes.

Alojamiento: la evaluación de la tendencia en el régimen de alojamiento muestra cómo en la última década el hotelero ha perdido peso ante el extrahotelero. Entre 2000 y 2009 el alojamiento en hoteles y similares ha cedido 9 puntos porcentuales de cuota en favor del extrahotelero, aun cuando el empleo del alojamiento reglado sigue siendo mayoritario (61,2 % del turismo receptor y 31,6 millones de turistas).

Forma de organización: el mercado turístico español no ha evitado el efecto que las nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TIC) han producido en el acceso global a las economías de servicio. El incremento del empleo de las TIC en la organización del viaje se ha correspondido con la disminución del gasto en la contratación de paquetes turísticos. Entre 2004 y 2009 cedió 10 puntos porcentuales de cuota, consolidando una tendencia descendente a largo plazo. Además, en 2009 el 58,6 % de los turistas extranjeros (30,6 millones) había utilizado Internet para la organización de su viaje, fundamentalmente para la consulta general o para la contratación de servicios de transporte y alojamiento. Esta cuota supuso un incremento de 22 puntos porcentuales sobre la de 2004.

Como se puede apreciar, el sector turístico español se enfrenta a cambios significativos en el comportamiento de su principal cliente, el turista vacacional europeo. En apenas diez años, la industria turística se ha tenido que adaptar a una demanda que ha alcanzado un alto nivel de accesibilidad a los territorios de destino, proclive al empleo de las tecnologías de la información y la comunicación, el transporte aéreo de bajo coste y el alojamiento extrahotelero.



2.4.3. CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DEL TURISMO NACIONAL INTERNO Y EMISOR.

El turismo nacional aparece marcado por unos rasgos propios que lo distinguen claramente del receptor. Muchas de estas diferencias responden a sus características constitutivas, ya que en un país como España la contribución de los viajes no vacacionales son necesariamente mayores y los medios de transporte empleados se ajustan a trayectos de menor distancia y duración.

En 2009, el turista nacional se desplazó preferentemente en automóvil particular (79 % de los viajes), por motivo de ocio y vacaciones (54,1 %, 21 puntos porcentuales menos de lo que representa para el turismo extranjero) o de visita a familiares y amigos (25,3 %), se alojaron en establecimientos no hotele-ros (82,7 %) y organizaron su viaje sin ningún tipo de reserva (la contratación de algún tipo de paquete turístico se limitó al 2 %). Según el tipo de viaje, los de fin semana fueron los más numerosos (en torno al 50 %) seguidos de los de trabajo (16 %) y las vacaciones veraniegas (12 %).

El turismo emisor presentó en 2009 una evolución claramente positiva, con un incremento interanual del número de viajes del 5,6 %. Según la formación de una sólida base de emisión, el turista español va adquiriendo un perfil convergente con el de los mercados emisores de su entorno. El ocio supuso el principal motivo de estos viajes (52,2 %), seguido por motivos de trabajo (24,2 %) y de visitas a familiares y amigos (20,3 %). Los viajes veraniegos en período vacacional ocu-paron la primera posición (27 %), seguidos a corta distancia de los negocios (24 %). Los viajes de fin de semana quedaron relegados a un cuarto puesto (14 %). El alojamiento hotelero fue el más demandado (51,8 %), en contraste con la escasa presencia que tiene en el turismo interno (17,3 %). Francia, Portugal e Italia congregaron el 77 % de los viajes emisores, si bien el continente americano acaparó una cuota del 12 %, con México y República Dominicana como principales destinos.

En la elaboración de los gráficos se ha tomado como variable representativa el gasto frente al número de viajes usualmente empleados en la descripción del turismo nacional. En gene-ral, las variaciones experimentadas por este segmento de de-manda, resultan menos significativas que las producidas en el turismo receptor, manifestando incluso un comportamien-to más favorable ante los efectos de la actual crisis. Como se ha indicado, en 2009 el consumo nacional ha supuesto el principal componente de la demanda, y en lo que atañe al nú-mero de viajes, rondaron los 160 millones, valor que se man-tiene prácticamente constante respecto al de 2008.

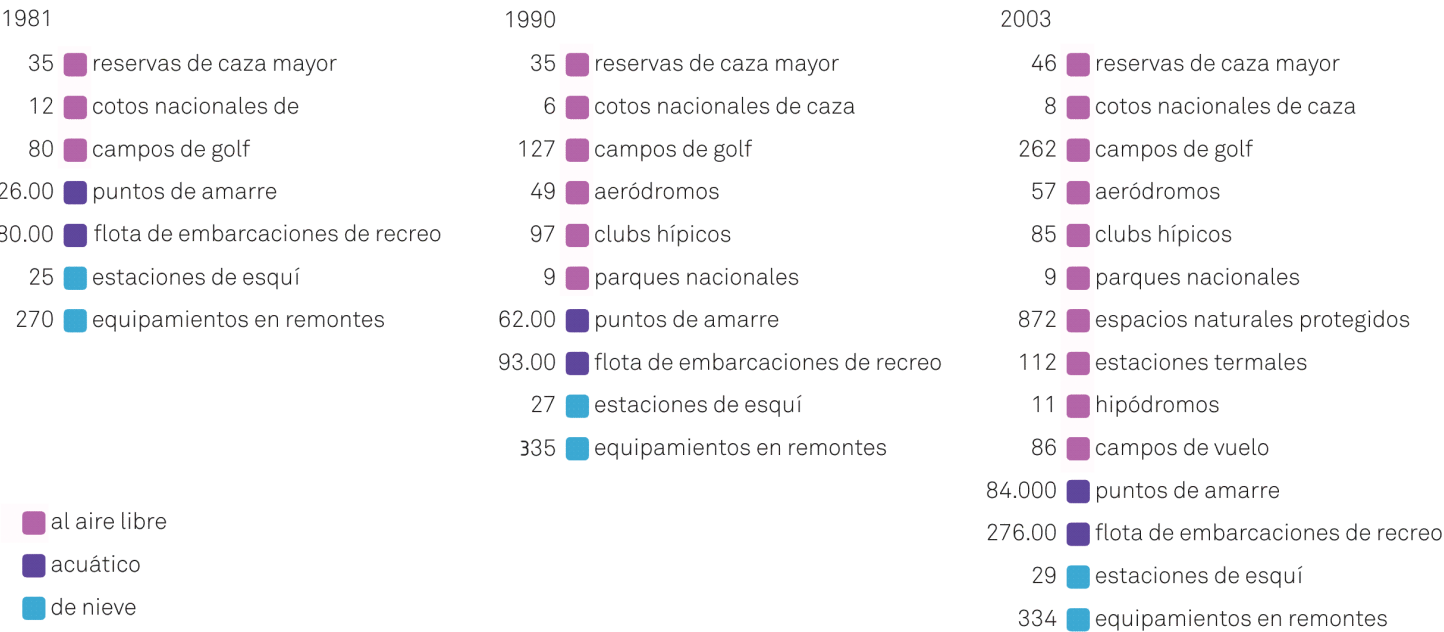


Fig. 1.20 (página anterior). Características del turismo nacional interno y emisor (2006-2009).
Fuente: IET (Familiar). Elaboración propia.

Fig. 1.21. Evolución y diversificación de la oferta turística (1991-1990-2003).
Fuente: Ministerio de Economía. Elaboración propia.

En definitiva, la madurez del principal producto turístico español, el turismo de sol y playa, ha propiciado el desarrollo de otras modalidades turísticas. Modalidades que en la caracterización contenida en el Documento Base se integran en el núcleo de la cadena de valor del macrosector. Sin embargo, a la propia condición turística de ciertos territorios, se le han añadido los efectos de una intensa actividad constructora que ha propiciado la formación de una modalidad de alojamiento híbrida, informal y no reglada: el turismo residencial.

Bajo esta discutida denominación, se recoge la actividad inmobiliaria residencial que, adaptando funciones de turismo reglado, principalmente la alojativa, se articula en los mismos

territorios asumiendo nuevas formas migratorias y de movilidad. O, refiriéndose a la propia definición de turismo¹³, el turismo residencial puede entenderse como la actividad económica que se dedica a la urbanización, construcción y venta de viviendas que conforman el sector extrahotelero, cuyos usuarios las utilizan como alojamiento para veranear o residir, de forma permanente o semipermanente, fuera de

13 | Actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios o por otros motivos (INE 2004, 4).

sus lugares de residencia habitual (Cuadernos de Turismo 2008, 103).

Atendiendo al contenido de estas definiciones, el volumen del parque residencial secundario presente en los principales territorios del turismo de sol y playa (costa mediterránea y archipiélagos) está y ha estado en condiciones de asumir funciones de alojamiento alternativas al reglado. Igualmente, los cambios socioeconómicos experimentados en los mercados emisores (interno y externo), a los que se le añaden el incremento general de la accesibilidad a los territorios turísticos (TIC + CBC), han propiciado el desarrollo de esta oferta, especialmente favorecida en los períodos de bonanza

económica. Cientos de miles de personas han escogido las cálidas costas españolas como zonas preferidas para la adquisición de viviendas con fines turísticos, de ocio, o bien para establecerse de forma permanente o semipermanente y pasar en estos lugares los años de su jubilación en búsqueda de un pretendida mejor calidad de vida (Mazón 2007). O en el peor de los casos, en el acceso a estas viviendas ha primado su condición como bien de inversión en un mercado especulativo.

De este modo, la particular relación entre el alojamiento reglado y el residencial (no reglado), ha condicionado la articulación territorial y económica de cada municipio turístico. El binomio turismo residencial-turismo reglado se resuelve en algunos casos de manera sinérgica, redistribuyendo positivamente los efectos multiplicadores del turismo reglado; en otros casos, los efectos pueden ser adversos, ya que el aprovechamiento de las ventajas de las economías de escala de una continua expansión de la oferta de alojamiento ha desembocado en la saturación y degradación de los espacios de destino.

Los efectos del turismo residencial, en su condición de actividad inmobiliaria, se han evidenciado en el último ciclo económico expansivo (1997-2007), aunque su presencia en las grandes regiones turísticas (Costa del Sol, archipiélagos, Costa Brava, etc.) data de los inicios de los años sesenta del siglo pasado. Según el Documento Base (Consejo Español de Turismo 2006, 34), en 2005 de los 3,8 millones de viviendas secundarias existentes en España, 1,2 millones se localizaban en los principales territorios turísticos (costa mediterránea y archipiélagos). De la demanda total de vivienda vacacional, casi el 50 % correspondió a ciudadanos extranjeros. El impacto del turismo residencial receptor generó unos ingresos por compras de inmuebles de 5.538 millones de euros¹⁴.

2.5. HORIZONTE 2010: BREVES APUNTES DE COYUNTURA TURÍSTICA

El conjunto de cifras ofrecido muestra los efectos económicos producidos durante uno de los períodos más favorables para el turismo español y europeo (1996-2007). Pero, como se indicaba en la introducción a los datos internacionales, los dos últimos años han supuesto una disminución en la afluencia de turistas extranjeros, que en el caso español se salda con una variación interanual negativa del 2,5 % para el período 2007-2008, que se intensifica en el interanual siguiente, -8,7 %. De este modo de 58,6 millones de llegadas de turistas registradas en 2007, se ha pasado a 57,1 millones en 2008, y finalmente a 52,23 millones en 2009, con lo que se descendió a valores de 2004 (Instituto de Estudios Turísticos). En el apartado de ingresos, los efectos de la disminución de llegadas se trasladan, en el período 2008-2009, a una variación negativa del 6,8 %. Sin embargo, el gasto medio por turista se ha incrementado un 2,1 %, superando los 920 euros.

Esta evolución, lejos de convertirse en tendencia, parece contenerse. En enero de 2010 el territorio español recibió un total de 2,5 millones de turistas internacionales, lo que supuso una variación interanual positiva del 1,1 % tras dieciocho meses consecutivos de descenso (Instituto de Estudios Turísticos 2010, 1). Este dato desvela síntomas de recuperación de los principales mercados emisores del turismo español, países cuyo consumo se ha deteriorado por los efectos de la actual crisis (países de la Eurozona-AE y Reino Unido).

Por otra parte, como ha sucedido en anteriores crisis, los consumidores propendieron a viajes internos, sobre todo en aquellos países que presentaban una oferta competitiva y atractiva para el turismo de ocio. En el caso español, de igual modo que en otros grandes mercados como el chino o el brasileño, el consumo nacional ha cubierto una parte

importante de la demanda total, compensando el descenso del turismo internacional (OMT 2010, 3). Esta adaptabilidad del mercado turístico español aparece destacada en las cifras de viajes de los residentes: si en el cierre de 2008 la variación interanual ha sido significativamente positiva (6,8 %), el dato provisional de octubre 2009 muestra una variación sobre el mismo mes del año anterior de un 4,0 % (el acumulado es de +1,5 %) ¹⁵. Los 174 millones de viajes realizados por los españoles en 2009 han supuesto un récord histórico, en los que han optado preferentemente por los destinos nacionales (93 %) frente a las salidas al extranjero (7 %).

El cuadro macroeconómico de la crisis aparece determinado por la contracción de la actividad general. Este profundo desajuste ha producido llamativos efectos estadísticos. En 2009 la reducción del déficit comercial causado por el notable descenso de las importaciones permitió al superávit turístico cubrir un 57 % de las mismas. La participación en un PIB más reducido se mantuvo en un 10,5 %; en palabras del secretario de Estado de Turismo (2010, 3), esta cobertura la convertiría en la primera industria del país.

En lo que atañe a los resultados del sector, todavía no se disponen de datos estadísticos oficiales, pero informes internos del sector destacan el considerable descenso de ventas y la caída generalizada de los beneficios, colocando a un número creciente de empresas en situación de pérdidas (Exceltur 2010, 4 y 6). En el caso de la industria hotelera, los ingresos y precios (índice de precios hoteleros) han experimentado cinco trimestres

Es necesario indicar que, aunque el valor global de viajes no discrimina la motivación, el acumulado por ocio, recreo y vacaciones experimentó una variación interanual positiva del 4,3 %, en detrimento de los viajes por trabajo o negocios (-3,9 %) o por estudios (-8,6 %). Esta alteración de reparto de cuotas hay que entenderla en una distribución que sitúa el viaje por motivos de ocio o vacacional en torno al 50 %, frente al 80 % del turismo receptor.

¹⁴ | En 2003, la inversión extranjera alcanzó la cifra de 7.051 millones de euros, un 0,9 % del PIB.

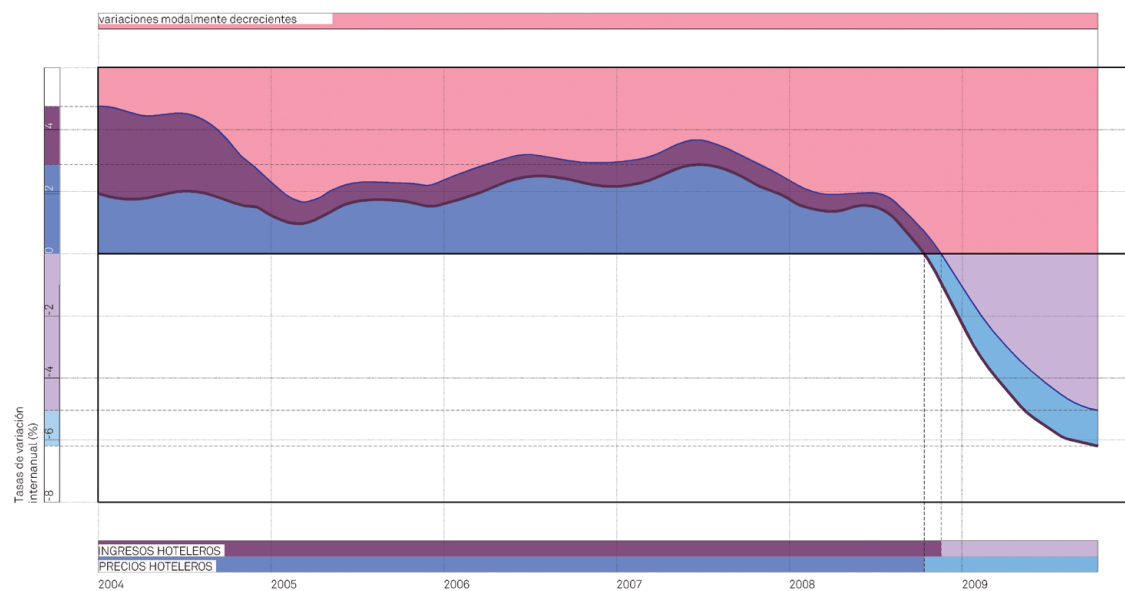
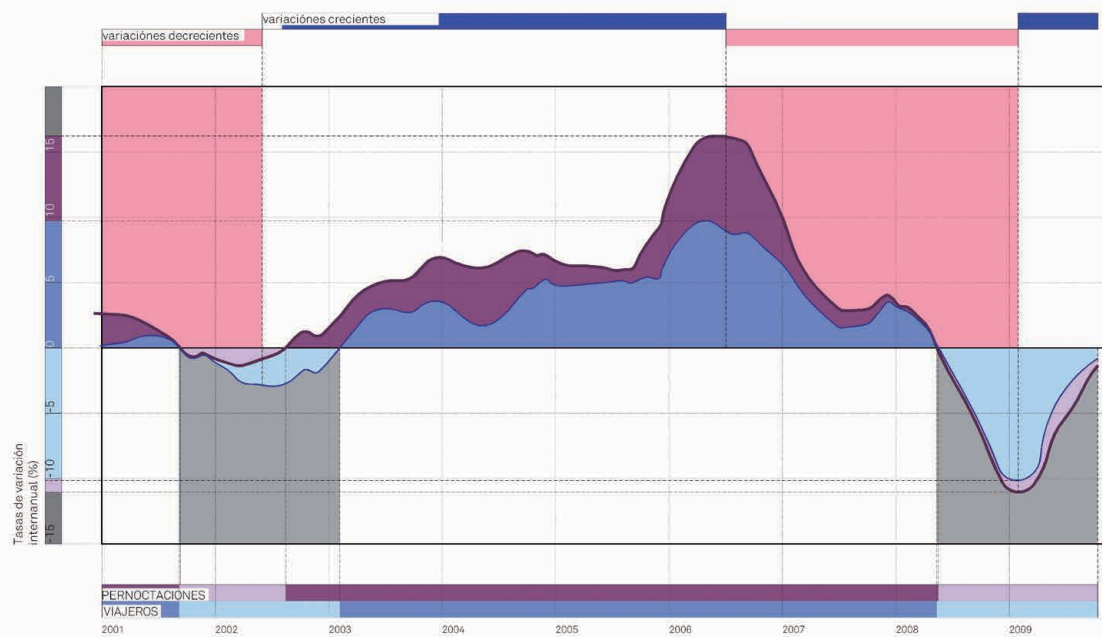


Fig. 1.22. Tasas de variación interanual en la industria hotelera, referidas al número de pernoctaciones y viajeros (2001-2009) y a los ingresos y precios hoteleros (2004-2009).

Fuente: INE, elaboración propia.



consecutivos de variación interanual negativa, con una deflación significativamente más intensa que el IPC general (INE 2010). Como ya se ha indicado, el sector se ha enzarzado en una agresiva guerra de precios con el propósito de atraer a una demanda potencial cuya capacidad de consumo se ha debilitado (*figura 1.22*).

A corto plazo, los cambios provocados por la crisis han exigido al sector turístico el incremento de sus niveles de competitividad. A causa de la considerable reducción de márgenes, la competencia vía precios se está agotando. Es por ello que la reflexión sobre la sostenibilidad del modelo a largo plazo se impone desde el consenso de agentes económicos y administraciones.

BIBLIOGRAFÍA

Manera, C.; Garau, J. *El turismo de masas en el mediterráneo (1987-2002): una oportunidad de crecimiento*. Mediterráneo Económico, 7, 2004.

McIntosh, R. W.; Goeldner, C. R.; Brent Ritchie, J. R. *Turismo, planeación, administración y perspectivas*. México D. F.: Limusa Wiley, 2000.

Montanari, A. y Williams, A. (eds.). *European tourism, Regions, spaces and restructuring*. Sussex: John Wiley, 1995.

Pearce, D. *Desarrollo turístico. Su planificación y ubicación geográficas*. México: Trillas, 1988.

Pellejero Martínez, C. *Historia de la Economía del Turismo en España*. Madrid: Civitas, 1999.

Vera, J. (coord.). *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel, 1997.

Banco de España. Central de Balances del Turismo en España, 2008.
[Online] Disponible en <http://www.bde.es>
[Accedido el 22 de diciembre de 2009]

Bremner, C.. *Euromonitor International s Top City Destinations Ranking*. Euromonitor International, 2008.
[Online] Disponible en <http://www.euromonitor.com>
[Accedido el 15 de diciembre de 2009]

Deloitte en colaboración o el Área de Estudios e Investigaciones de Exceltur. *Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias, Resumen Ejecutivo*. Madrid: Exceltur, 2005.

Fondo Monetario Internacional. *Perspectivas de la Economía Mundial*, 2009.
[Online] Disponible en <http://www.imf.org>
[Accedido el 25 de diciembre de 2009]

Instituto de Estadística de Andalucía. Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA), 2008. [Online] Disponible en <http://www.juntadeandalucia.es>
[Accedido el 26 de diciembre de 2009]

Instituto de Estudios Turísticos. Nota de coyuntura, enero 2010. *FRONTUR, movimientos turísticos en fronteras*, 2010.
[Online] Disponible en <http://www.iet.tourspain.es>
[Accedido el 20 de febrero de 2010]

Instituto de Estudios Turísticos. *Balance del Turismo en España*, 2008.
[Online] Disponible en <http://www.iet.tourspain.es>
[Accedido el 7 de diciembre de 2009]

Instituto de Estudios Turísticos. *Movimientos Turísticos de los Españoles*, 2002, 2003, 2007, 2008.
[Online] Disponible en <http://www.iet.tourspain.es>
[Accedido el 5 de diciembre de 2009]

Instituto de Estudios Turísticos. *Movimientos Turísticos en Fronteras*, 2002, 2003, 2007, 2008.
[Online] Disponible en <http://www.iet.tourspain.es>
[Accedido el 5 de diciembre de 2009]

Instituto Nacional de Estadística. *Censo de Población y Viviendas*, 2001.
[Online] Disponible en <http://www.ine.es>
[Accedido el 20 de diciembre de 2009]

Mazón, T. *El turismo residencial en el mediterráneo español*, 2007.
[Online] Disponible en http://pensandoturismo.com/template.php?archivo=Tomas_Mazon.htm
[Accedido el 15 de diciembre de 2009]

Organización Mundial del Turismo. Volumen 8, Número 1 (extracto). *Barómetro OMT del Turismo Mundial*, 2010.
[Online] Disponible en <http://www.wtoelibrary.org>
[Accedido el 15 de febrero de 2010]

Organización Mundial del Turismo. *Introducción al Turismo, 2008a*.
[Online] Disponible en <http://www.wtoelibrary.org>
[Accedido el 25 de noviembre de 2009]

Organización Mundial del Turismo. Volumen 6, Número 2. *Barómetro OMT del Turismo Mundial*, 2008b.
[Online] Disponible en <http://www.wtoelibrary.org>
[Accedido el 9 de diciembre de 2009]

Organización Mundial del Turismo. *Turismo y Empleo en la Unión Europea*, 1998.
[Online] Disponible en <http://www.wtoelibrary.org>
[Accedido el 1 de diciembre de 2009]

Secretaría de Estado de Turismo. Nota de prensa, 2010.
[Online] Disponible en <http://www.mityc.es>
[Accedido el 16 de diciembre de 2010]

Sociedad de Planificación y Desarrollo, SOPDE, S.A. *Observatorio Turístico de la Costa del Sol*, 2008.
[Online] Disponible en <http://www.sopde.es>
[Accedido el 20 de noviembre de 2009]

Sociedad de Planificación y Desarrollo, SOPDE, S.A. *Informe sobre líneas de Bajo Coste en la Costa del Sol*, 2003.
[Online] Disponible en <http://www.sopde.es>
[Accedido el 30 de noviembre de 2009]

2.2.

La investigación en turismo desde las disciplinas afines

Sergio Reyes Corredera, Germán Camino Martínez

RESUMEN

Este artículo ofrece una visión resumida de las reflexiones y teorías sobre el turismo desarrolladas desde la antropología, la sociología, la economía y la geografía. Varias de ellas inciden en la configuración del espacio físico, tal como hace la arquitectura, el urbanismo y la ordenación del territorio, poniendo de manifiesto la interdisciplinariedad del debate y la necesidad de un trabajo académico y científico de carácter transversal.

Los estudios de antropología versan sobre el encuentro y choques de culturas; los de sociología, sobre el comportamiento colectivo de las personas; los de economía, sobre el turismo como producto de consumo y los de la geografía, sobre los sistemas turísticos como sistemas físicos y de planificación.

ABSTRACT

This article offers a brief view of the thoughts and theories concerning tourism from Anthropology, Sociology, Economy and Geography. Many of these thoughts focus on the physical space layout, as in the field of the Architecture, the Urbanism and Land planning, exposing the need of an academic and scientific work with a transversal character.

Anthropology looks upon the encounter and clash of cultures; Sociology looks upon the mass behavior; Economical studies consider tourism as consumer goods and, finally, Geography looks upon tourist systems as physical and planning systems.

1. Antropología-sociología

El descubrimiento de sí mismo a través de una búsqueda compleja y por momentos ardua de Otro Absoluto constituye un tema básico de nuestra civilización que sirve a una vasta literatura: Ulises, Eneas, la Diáspora, Chaucer, Cristóbal Colón, El progreso del peregrino, Gulliver, Julio Verne, la etnografía occidental, la Larga Marcha de Mao. Dicho tema no se limita a atravesar nuestra literatura y nuestra historia, sino que crece, se desarrolla y culmina en una especie de florecimiento final en la modernidad. Lo que comienza siendo la actividad propia de un héroe (Alejandro Magno) se convierte en el objetivo de un grupo socialmente organizado (los cruzados), en la marca de prestigio de una clase social entera (el Grand Tour del gentleman británico), y finalmente pasa a ser una experiencia universal (el turista).

Dean MacCannell (1976)

Nogués (2003) define la antropología del turismo como una disciplina que estudia el mundo del turismo desde el análisis de los procesos sociales y culturales que se derivan de la presencia temporal por razones de ocio de un colectivo humano, social y/o cultural en un espacio habitado por otro grupo, en un período de tiempo limitado. La antropología aborda la cuestión turística desde la comprensión de los cambios etnográficos que se producen en una sociedad debido a dicha práctica turística.

De un modo cercano, la sociología estudia la estructuración y el funcionamiento de las sociedades humanas. Según la idea que defienden autores como MacCannell (1976), esta disciplina estudia el fenómeno turístico a través de las «civilizaciones» que lo caracterizan, en un contexto propio de la posmodernidad. El análisis sociológico del turismo se centra especialmente en el estudio de los usos del tiempo por parte de las sociedades turísticas, las características de los grupos sociales que se relacionan, los fenómenos sociales producidos en dichas interacciones y las actividades que realizan.

Según Nogués (2003) ambas disciplinas estudian, por un lado, el juego de fuerzas e intereses sociopolíticos que se dan en los entornos turísticos entre las condiciones macrosociales

impuestas por la industria turística (empresas nacionales y/o corporaciones transnacionales con prácticas potencialmente de carácter neocolonial) y por la presencia simbólica de los dispositivos de dominación ideológica, que condicionan lo deseable, e institucional, que condicionan lo factible (gobiernos, ayuntamientos, medios de comunicación, asociaciones de empresarios, etc.). Por otro lado, también examinan las posibilidades habilitadas desde lo microsocial, que se plasman en las prácticas de los distintos grupos humanos que conviven en el mismo entorno turístico. La proximidad de ambas disciplinas hace difícil delimitar sus respectivos ámbitos, tal como se pone de relieve en textos como *El turista: una nueva teoría de la clase ociosa* (MacCannell 1974) o en manuales como *Cultura y turismo* (Nogués 2003).

En cualquier caso, cada una de ellas afronta el estudio del turismo desde escalas humanas distintas. La antropología tipifica las personas como objetos de investigación en función de su papel social: *el turista*, como el que se desplaza y disfruta de las actividades en un contexto socioespacial diferente al de su lugar de origen; *el anfitrión*, como el que recibe a los visitantes en su lugar de estancia; *el indígena*, como el oriundo de la zona en la que se ha desarrollado la actividad turística, y *el huésped*, como el que se aloja fuera de su residencia habitual.

Desde la sociología la escala de observación varía y los actores son colectivos definidos en función de su comportamiento. Para esta disciplina los objetos de estudio son: el *grupo*, colectividad identificable, estructurada y relativamente permanente de personas que desempeñan funciones sociales siguiendo normas y valores propios, con fines e intereses comunes; las *organizaciones*, estructuras relativamente permanentes que se comportan según unas determinadas formas sancionadas y unificadas, con objeto de satisfacer necesidades sociales básicas; las *sociedades*, conjunto de asociaciones e instituciones que gozan de una organización, y las *masas*, formas de agrupación humana con escasa estructura interna, cuyos miembros están relacionados externamente por deseos o impulsos comunes (Amat; Ramón 2004).

La sociología, además, analiza las relaciones entre los diferentes grupos y distingue tres niveles de dichas relaciones entre demandantes y servidores: *personal* (vínculo entre comprador y vendedor), *interpersonal* (hay ciertos lazos de familiaridad o amistad entre el oferente y el demandante) y *transpersonal* (asociada al fenómeno turístico de masas, debido al comportamiento grupal por parte del demandante).

Las dos disciplinas aportan una visión específica sobre la condición territorial del fenómeno turístico. La antropología la afronta desde la consideración de la escala —en sus dimensiones de espacio y tiempo— como el lugar en el que producirá el encuentro y/o convivencia, conflicto, o integración de las partes. El territorio será el escenario en el que se desarrolle el juego social y en el que se concrete su resultado.

Para la sociología el territorio será el lugar en el que se formaliza la estratificación social. El territorio así deja de ser únicamente un campo de relaciones genérico para devenir un espacio concreto en el que cada grupo escenificará su estructura jerárquica y las relaciones que mantiene entre sus miembros.

La antropología y la sociología no solo aparecen como unas disciplinas capacitadas para

estudiar el fenómeno turístico, sino también el proyecto y el desarrollo de esta actividad en relación con la evaluación de recursos etnográficos, sociales y culturales y, en general, con la gestión del patrimonio (material e inmaterial) y el análisis de los efectos sociales derivados de la actividad turística en las poblaciones locales, es decir, el estudio de la interacción entre dos culturas.

2. Economía

La economía estudia el modo de administrar los recursos para producir bienes y servicios y distribuirlos entre la sociedad. Desde este punto de vista, la economía turística es aquella que se interesa en la optimización de los recursos turísticos y su explotación.

Son innumerables los manuales que tratan esta cuestión. La mayoría de ellos estudian el fenómeno turístico con las mismas metodologías y los mismos conceptos que aplican a los demás sectores de la economía. Algunos autores la abordan como un campo propio e intentan profundizar en aquellos aspectos que les son propios. Cazes, Esteve Secall, Pedreño, Granados o Lanquar buscan un enfoque omnicompreensivo, que va desde la crítica radical del fenómeno hasta la evaluación y consideración del papel y la importancia del turismo en la economía española y mundial.

Entre los diversos estudios sobre la economía del turismo podemos distinguir cuatro enfoques y dos escalas. En el primer enfoque encontramos aquellos que analizan el turismo como un producto económico regido por las leyes de la oferta y la demanda, y cuya preocupación principal es analizar la evolución del producto y su vigencia, desde su nacimiento hasta su desarrollo y maduración, para al final caer o superar la obsolescencia a través de un nuevo empuje creativo. En el segundo, el turismo se estudia como una

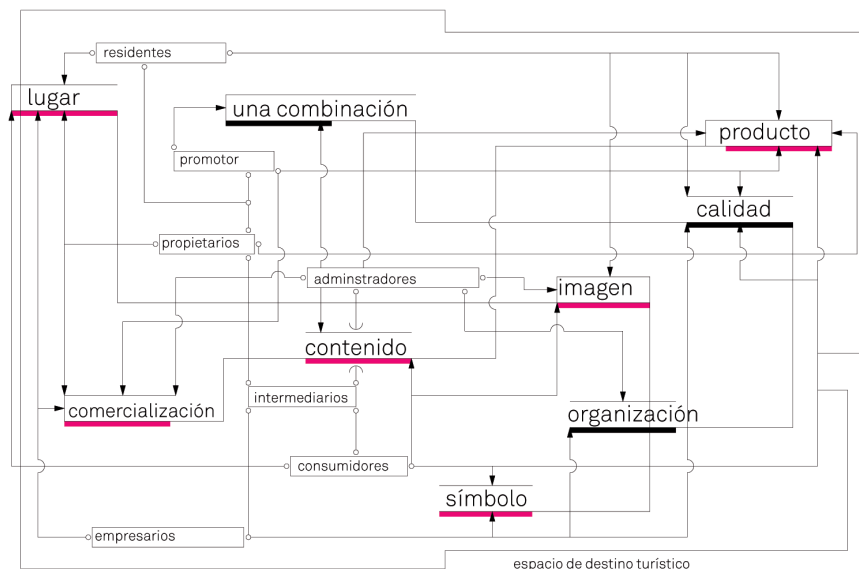


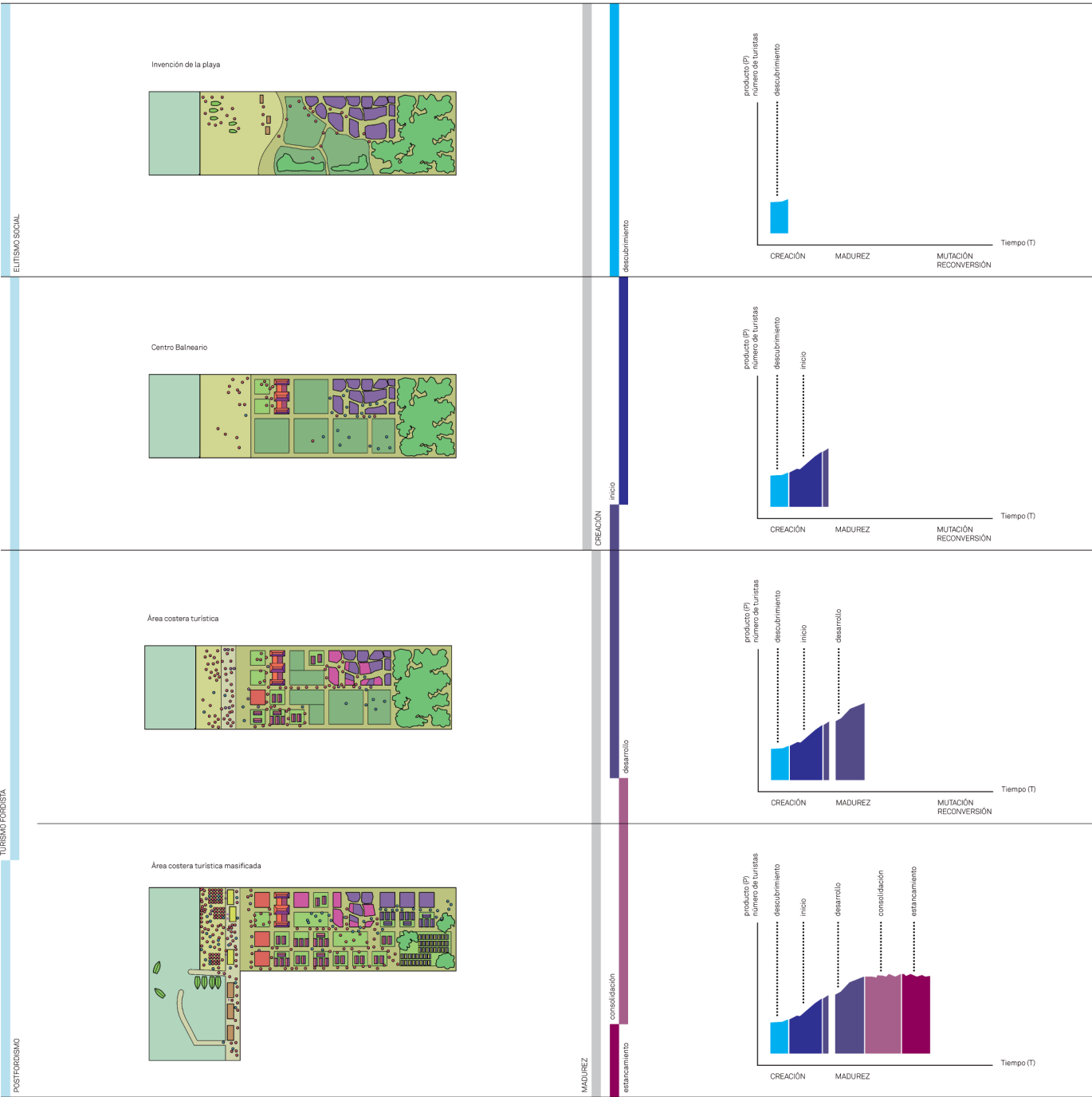
Fig. 1. La complejidad de un destino turístico viene dada por la interacción de los distintos agentes y factores que intervienen en el producto turístico. En este gráfico se representa cuáles son las variables y relaciones más significativas según Vera. Fuente: Elaboración propia según Vera, 1997, citado en Vera et al., 1997.

oportunidad, como un motor del desarrollo territorial de un país. En ambos enfoques prima la visión macroeconómica.

En el tercer enfoque se analizan la gestión y administración de los productos turísticos: alojamiento y servicios, hoteles, residencias y equipamientos, y ofertas complementarias. En esta aproximación el economista evalúa la operación económica en los términos propios de cualquier actividad que devenga beneficios contables. En el cuarto enfoque se estiman los efectos del turismo sobre mercados complementarios, como el del suelo, la edificación y las infraestructuras, o el mercado específico de algún servicio, como el golf, una marina o un centro comercial. En ambos casos prima el estudio desde una perspectiva microeconómica.

Si bien cada enfoque tiene una aproximación escalonada preferente, también la macroeconomía tiende a evaluar indicadores que le sirvan para describir y considerar cuestiones de coyuntura; aspectos de carácter general que necesitan de una escala regional para ser fiables. En cualquier caso, frente a estas aproximaciones hay otro tipo de análisis, el que ofrece la microeconomía, que considera las cuestiones propias de la gestión.

Técnicamente, estos tipos de análisis se pueden clasificar en dos grandes grupos: uno tiene la perspectiva cuantitativa y el otro la cualitativa. En el primero, encontramos fórmulas de extrapolación más o menos sofisticadas y de análisis avanzados, como los análisis de riesgo, *input-output* o teoría de juegos. En el segundo, estos métodos están basados en la



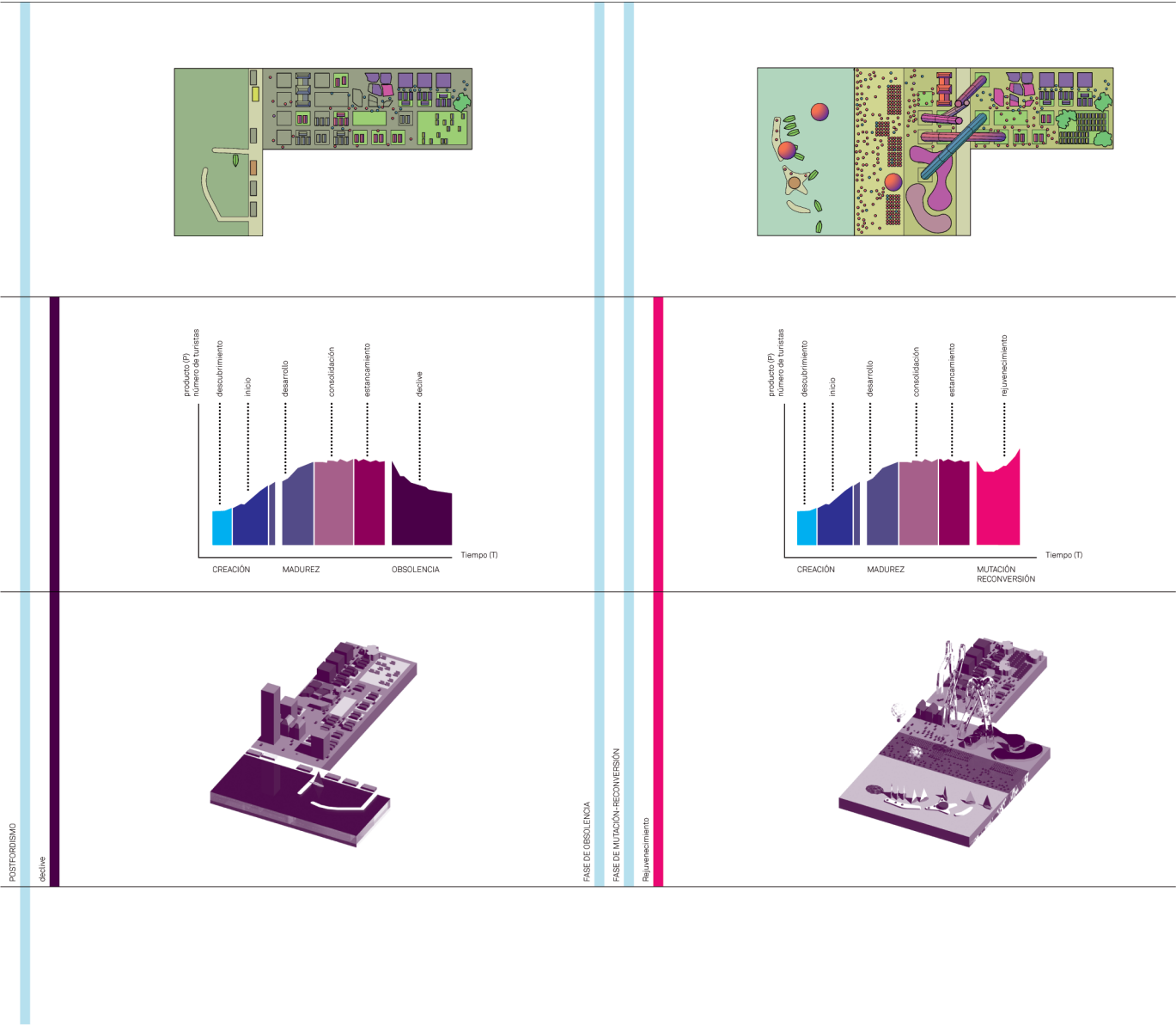


Fig. 2. El espacio turístico, entendido como producto, presenta pocas singularidades en el análisis económico. Como se muestra en el gráfico, el ciclo de un producto tiene su origen en su salida al mercado y alcanzará su auge cuando el conocimiento y puesta en valor del producto sea plena. Por último, la vida del destino turístico estará condicionada por una renovación-mutación del mismo o, en su defecto, por la obsolescencia si no encuentra un lugar nuevo en el mercado. Fuente: Elaboración propia según Chadefaud, 1987, citado en Vera et al., 1997.

evaluación de opiniones y conjeturas de grupos sociales representativos, diseño de escenarios, paneles de expertos, etc. En ambos casos se pueden usar técnicas para analizar situaciones y evaluar tendencias, instrumentos y fórmulas, algunas de las cuales se han convertido en protocolos de trabajo, como el método Delphi, análisis estratégicos (DAFO), etc. Se trata, en definitiva, de estudios de futuro con valor general, aplicables al turismo.

3. Geografía

La geografía es la ciencia que estudia los fenómenos territoriales, entre ellos los que resultan del turismo. Al igual que en los estudios sobre la economía del turismo, existen numerosos manuales de geografía del turismo. De entre ellos podemos destacar *Análisis territorial del turismo* (Vera [coord.] 1997) y en el que participan López Palomeque, Marchena y Antón. En este volumen se muestra el carácter espacial del fenómeno turístico, sus repercusiones en el medio, las tendencias actuales y las actuaciones sobre el territorio para mejorar la acogida de esta actividad.

De un modo general, los manuales sobre geografía del turismo se interesan especialmente por las cuestiones propias de la oferta (definiendo los componentes que valorarán un espacio turístico) y de la demanda turística (conociendo la procedencia de los turistas, sus preferencias y sus inclinaciones), a partir del análisis de tres parámetros de valoración (Díaz Álvarez 1993): la medida de los componentes (valoración estadística cuantitativa), la localización espacial del fenómeno (delimitación de los espacios turísticos, comparación entre estos y tipo de especialización) y los resultados (evaluación de la eficacia turística de los espacios desde perspectivas próximas a su sostenibilidad). Pearce, en su obra *Desarrollo turístico, su planificación y ubicación geográficas* (1988), especifica que

Fig. 3. La evolución del turismo y el desarrollo de sus destinos han puesto de manifiesto una serie de impactos sobre el territorio. Estos impactos serán de mayor o menor magnitud en función de la masificación del espacio, el arraigo que muestre el visitante, la aceptación social por parte de la población local y el desarrollo económico generado. Fuente: Elaboración propia según Williams, 1977 y Dewailly, 1990, citado en Vera et al., 1997.

los objetos de estudio de la geografía del turismo son el análisis de los movimientos y los flujos turísticos, el análisis del impacto territorial del turismo y la generación de modelos de desarrollo de espacios turísticos.

Los estudios metodológicos que abarca la geografía son diversos: el análisis del medio físico natural en el que se produce la actividad (análisis del grado de impacto, compatibilidad y gestión de recursos naturales), el estudio demográfico de los sujetos que intervienen en el espacio turístico (edad, género, modalidad familiar, nivel de renta, nacionalidad, volumen y evolución: evolución y prospectivas, etc.), la descripción de fenómenos dinámicos tales como la movilidad y los desplazamientos o la evolución de los sistemas urbanos, entre otros.

Este tipo de estudios tienen como finalidad el análisis de la transformación del territorio, el cambio de la morfología territorial, los usos del suelo, el paisaje, la población que lo habita en todas sus modalidades temporales (residente, turista y excursionista), etc. Los resultados que arrojan conforman una herramienta de apoyo para la toma de decisiones sobre la gestión y planificación territorial, planificación económica y turística de reforma, excelencia y calidad.

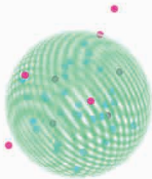
Las cinco figuras que ilustran este artículo muestran algunas de las reflexiones que se llevan a cabo en el ámbito de la geografía del turismo: la compleja red de relaciones que se producen en el entorno turístico, la evolución física y económica de un espacio turístico, los impactos sobre el territorio, el modelo territorial del desarrollo turístico y cómo la geografía interpreta el fenómeno turístico.

TIPO I

TTo_Elite exploratoria
TT_Orgánico

Naturaleza
impacto

S_Euforia
E_Minimo
Sp_Nulo

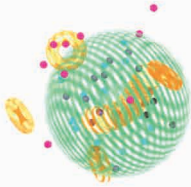


TIPO II

TTo_Original
TT_Alterado

Naturaleza
Impacto

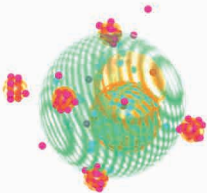
S_Indiferencia
E_Moderado
Sp_Débil



TIPO III

TTo_Masivo Individual
TT_Semiartificial

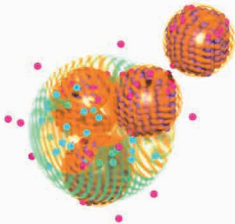
Naturaleza
impacto
S_Desconfianza
E_Sustancial
Sp_Medio



TIPO IV

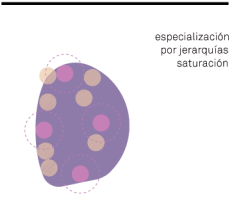
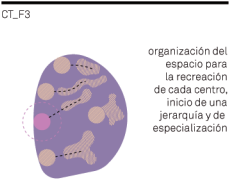
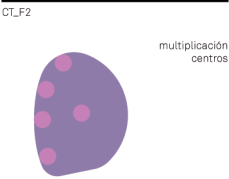
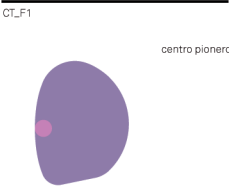
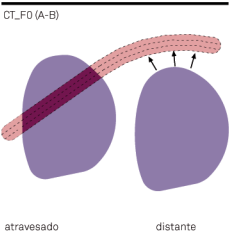
TTo_Masivo de grupo
TT_Artificial

Naturaleza
impacto
S_Antagonismo
E_Enorme
Sp_Fuerte

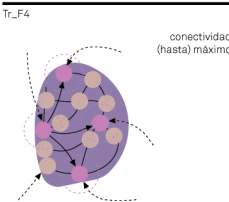
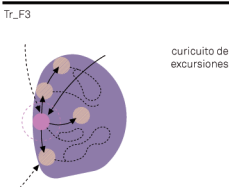
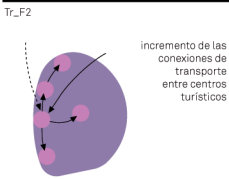
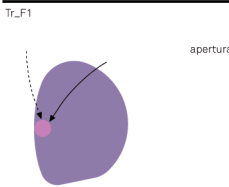
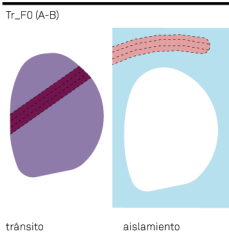


TTo_Tipo de turismo
TT_Tipo de turista
S_Social
E_Económico
Sp_Espacial

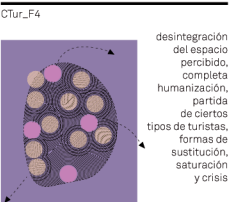
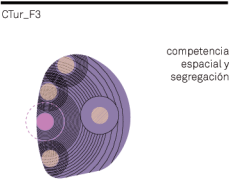
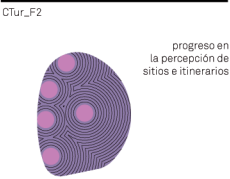
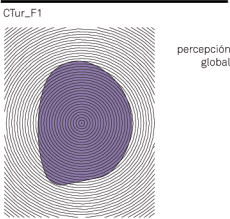
CT_Centros turísticos



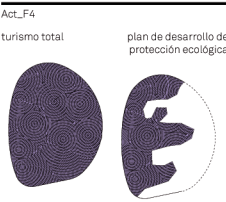
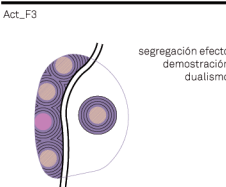
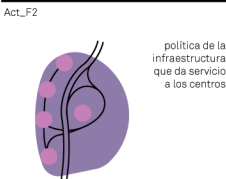
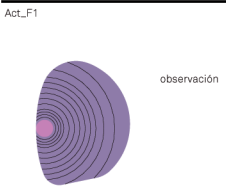
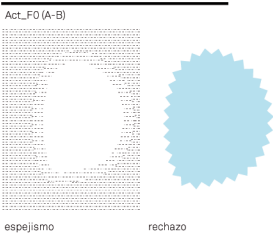
Tr_Transporte



CTur_Conducta del turista



Act_Actitudes de los encargados de tomar decisiones y la población de la región receptora



LA GEOGRAFIA DEL TURISMO
Un espacio de "geometría variable"

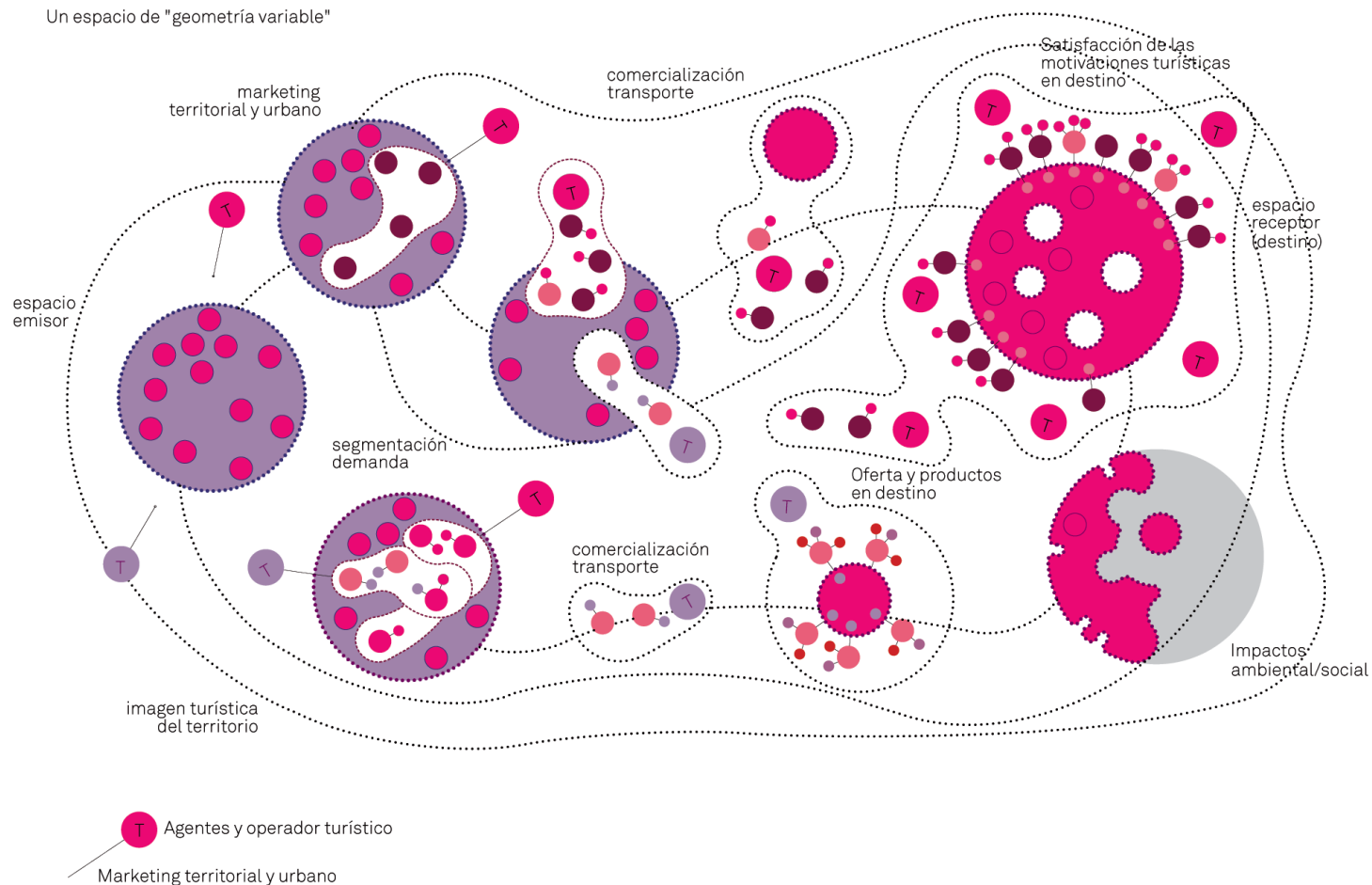


Fig. 4. Miossec da forma al desarrollo de los espacios turísticos con la voluntad de sistematizar dicha evolución. Omitiendo el grado de éxito en el intento de elaborar un modelo, Miossec ofrece una perspectiva que desembocará en nuevas sistematizaciones de los aspectos económicos y espaciales de los destinos turísticos y en la interpretación de aquellos de nueva creación. Fuente: Elaboración propia según Miossec, 1977, citado en Vera et al., 1997.

Fig. 5. La geografía interpreta el fenómeno turístico como un sistema en el que intervienen una serie de actores clave para la lectura de la ocupación del territorio. Estos actores se ven afectados por una serie de factores que varían en función de los ciclos económicos, en función del comportamiento del consumidor o, simplemente, en función de la imagen del territorio que se venda en las operaciones de marketing para un área determinada. Fuente: Elaboración propia según Vera, 1997, citado en Vera et al., 1997.

4. Conclusiones

La geografía es seguramente la disciplina que comparte más intereses con la arquitectura y la ordenación del territorio. La economía tiene la clave de la realización, mientras que la sociología y la antropología dibujan las demandas y relaciones de los distintos actores del espacio turístico.

En cualquier caso, la arquitectura se alimenta de otras muchas disciplinas y teorías —el medio ambiente, el paisaje, la lingüística, etc.— y, a su vez, el turismo interesa cada vez más como fenómeno social y económico. Esta convergencia de intereses da pie a un debate que trasciende la arquitectura, al tiempo que justifica que preste una mayor atención al tema y que, en relación con esta disciplina, asuma sus responsabilidades y aprenda de las disciplinas que le son próximas.

REFERENCIAS

Amat Llombart, P.; Ramón Fernández, F. *Curso de sociología del turismo y del ocio*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2004.

Díaz Álvarez, J. R. *Geografía del turismo*. Madrid: Síntesis, 1993.

Laquar, R. *La economía del turismo*. Barcelona: Oikos-Tau, 1991.

MacCannell, D. El turista, *Una nueva teoría de la clase ociosa*. Barcelona: Melusina, 1976.

Monchón Morcillo, F. *Economía y turismo*. Madrid: McGraw Hill, 2004.

Nogués Pedregal, A. M. *Cultura y Turismo*. Sevilla: Signatura Demos, 2003.

Nogués Pedregal, A. M. Genealogía de la difícil relación entre antropología social y turismo. *Pasos*, 7 (1), 2009, pp. 43-56.

Pearce, D. *Desarrollo turístico, su planificación y ubicación geográficas*. México: Trillas, 1988.

Rey Graña, C. *Economía del turismo: estructura de mercados e impacto sobre el desarrollo*. Madrid: Mundi-Prensa, 1998.

Rubio Gil, A. *Sociología del turismo*. Barcelona: Ariel, 2003.

Santana, A. *Antropología y turismo, ¿nuevas bordas, viejas culturas?* Barcelona: Ariel, 1997.

Smith, S. L. J. *Hosts and guest, the anthropology of tourism*. Filadelfia: Universidad de Pensilvania, 1977.

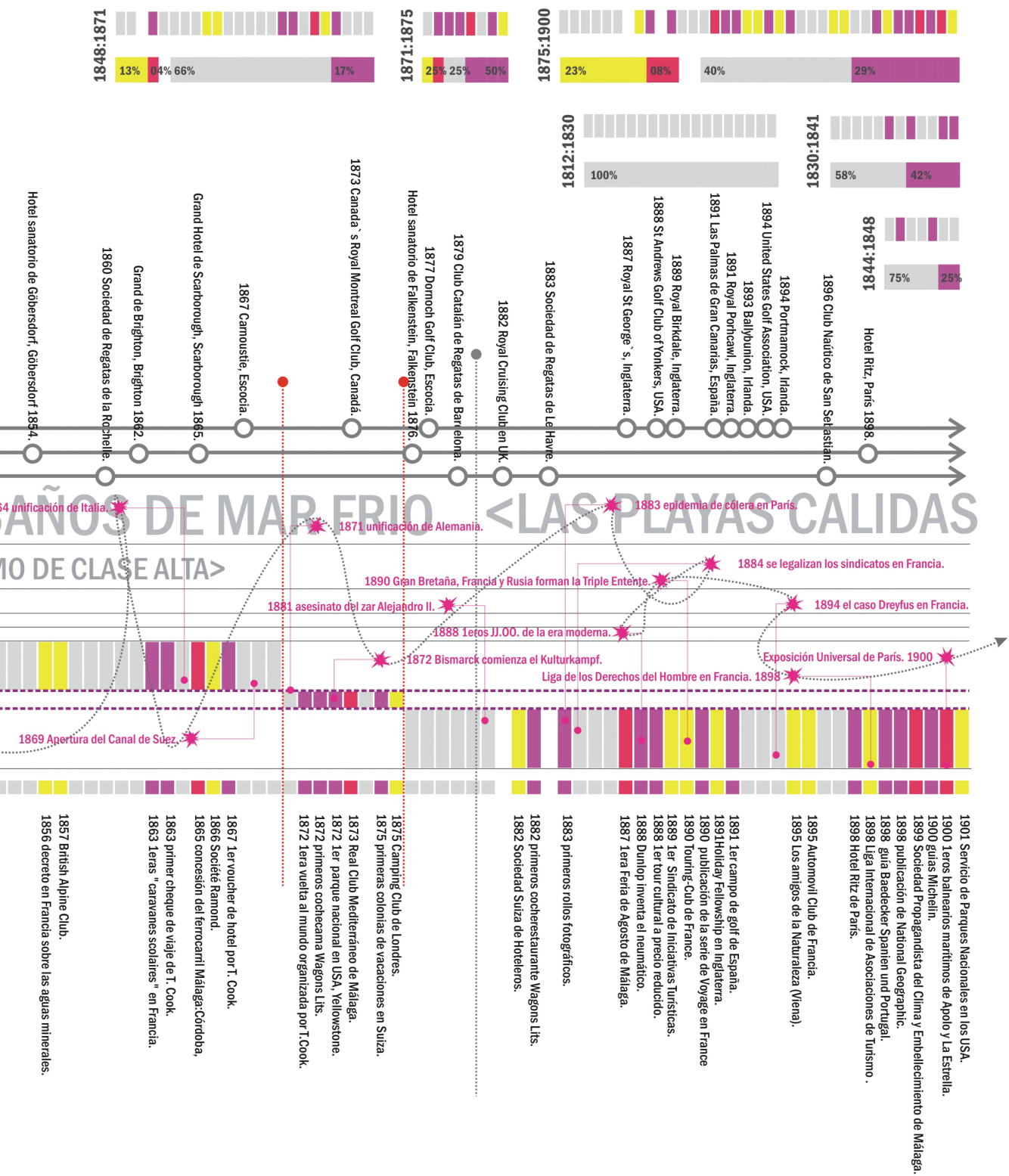
Vera, J.(coord.). *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel, 1997.

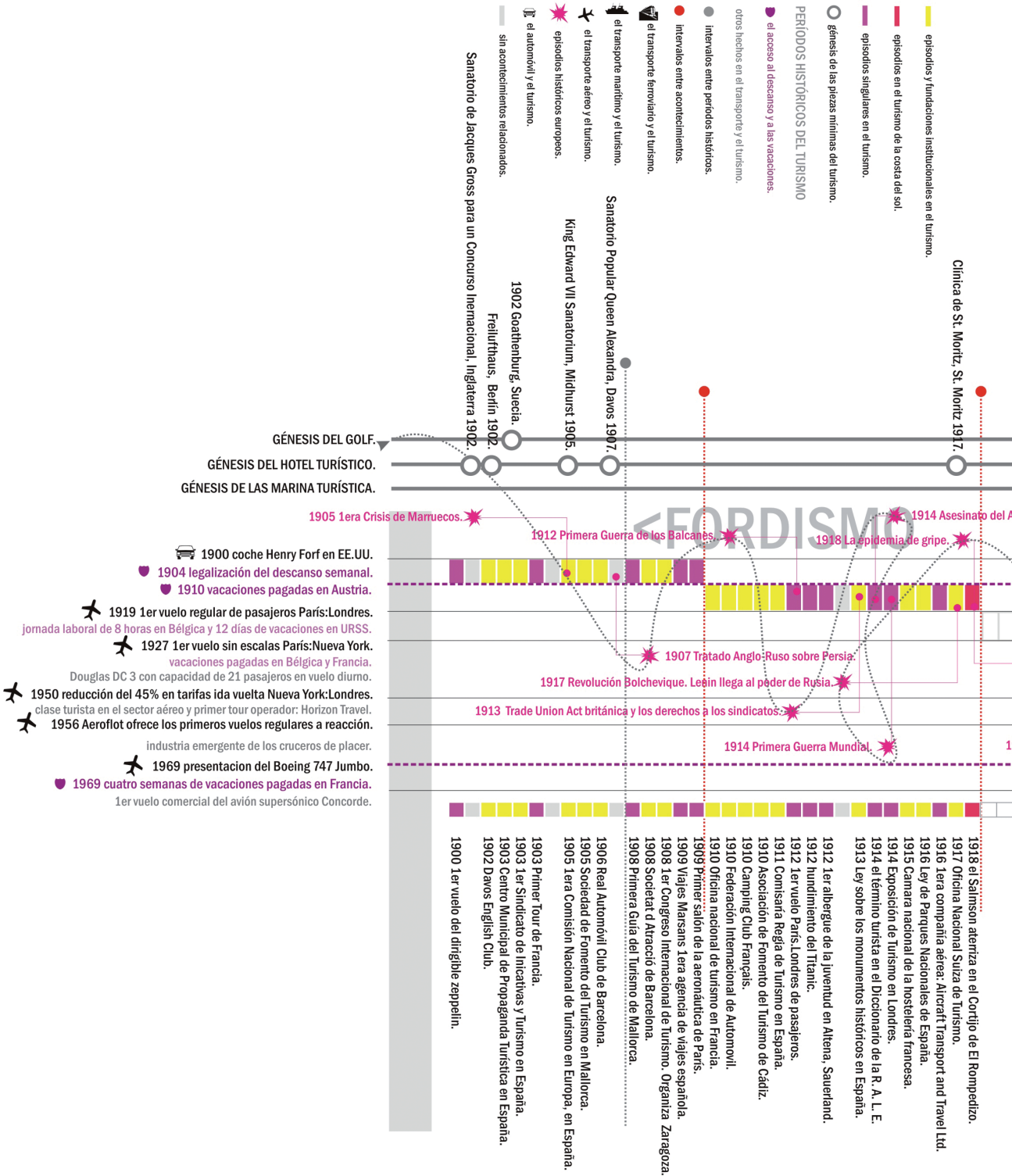
BIBLIOGRAFÍA

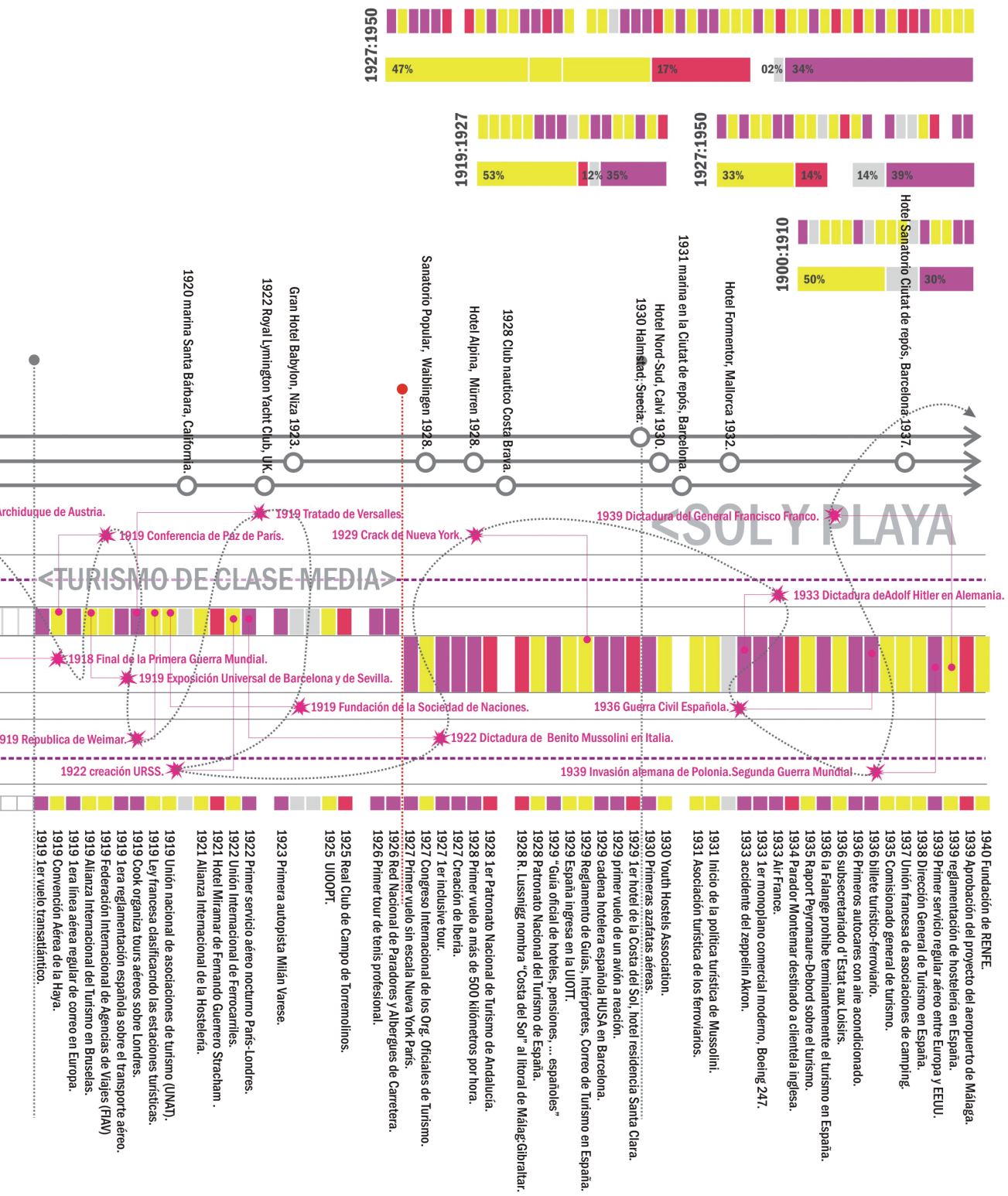
- Amat Llombart, P.; Ramón Fernández, F. *Curso de sociología del turismo y del ocio*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2004.
- Callizo Soneiro, J. *Aproximación a la geografía del turismo*. Madrid: Síntesis, 1991.
- Cazes, G. *Fondements pour une Géographie du tourisme et des loisirs*. París: Bréal, 1992.
- Chadefaud, M. *Aux origines du tourisme dans les Pays de l'Adour (Du mythe à l'espace: un essai de géographie historique)*, Pau: Dep. De Géographie et Aménagement de l'Université de Pau et Centre de Recherches sur l'Impact Socio-Spatial de l'Aménagement, 1987.
- Dewailly, J. M. *Tourisme et aménagement en Europe du Nord*. París: Masson, 1990.
- Granados Cabeza, V. et al. *¿Crisis del turismo?: las perspectivas en el nuevo escenario internacional*. Sevilla: Instituto de Desarrollo Regional, 1993.
- Jurdao Arrones, F. *Los mitos del turismo*. Madrid: Endymion, 1992.
- Laquar, R. *La economía del turismo*. Barcelona: Oikos-Tau, 1991.
- MacCannell, D. *El turista, una nueva teoría de la clase ociosa*. Barcelona: Melusina, 1976.
- McIntosh, R. W.; Goeldner, C. R.; Brent Ritchie, J. R. *Turismo, planeación, administración y perspectivas*. México D. F.: Limusa Wiley, 2000.
- Miossec, J. M. *Un modèle de l'espace touristique*. L'Espace Géographique, 1, 1977.
- Monchón Morcillo, F. *Economía y turismo*. Madrid: McGraw Hill, 2004.
- Montanari, A.; Williams, A. (eds.). *European tourism, regions, spaces and restructuring*. Sussex: John Wiley, 1995.
- Nogués Pedregal, A. M. *Cultura y Turismo*. Sevilla: Signatura Demos, 2003.
- Pearce, D. *Desarrollo turístico, Su planificación y ubicación geográficas*. México: Trillas, 1988.
- Pedreño Muñoz, A. *Introducción a la economía del turismo en España*. Madrid: Cívitas, 1996.
- Rey Graña, C. *Economía del turismo: estructura de mercados e impacto sobre el desarrollo*. Madrid: Mundi-Prensa, 1998.
- Rubio Gil, A. *Sociología del turismo*. Barcelona: Ariel, 2003.
- San Martín García, J. E. *Psicología del ocio y el turismo*. Málaga: Aljibe, 1997.
- Santana, A. *Antropología y turismo, ¿nuevas bordas, viejas culturas?* Barcelona: Ariel, 1997.
- Smith, S. L. J. *Hosts and guest, the anthropology of tourism*. Filadelfia: Universidad de Pensilvania, 1977.
- Vera, J. (coord.). *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel, 1997.



2.3. La historia del turismo

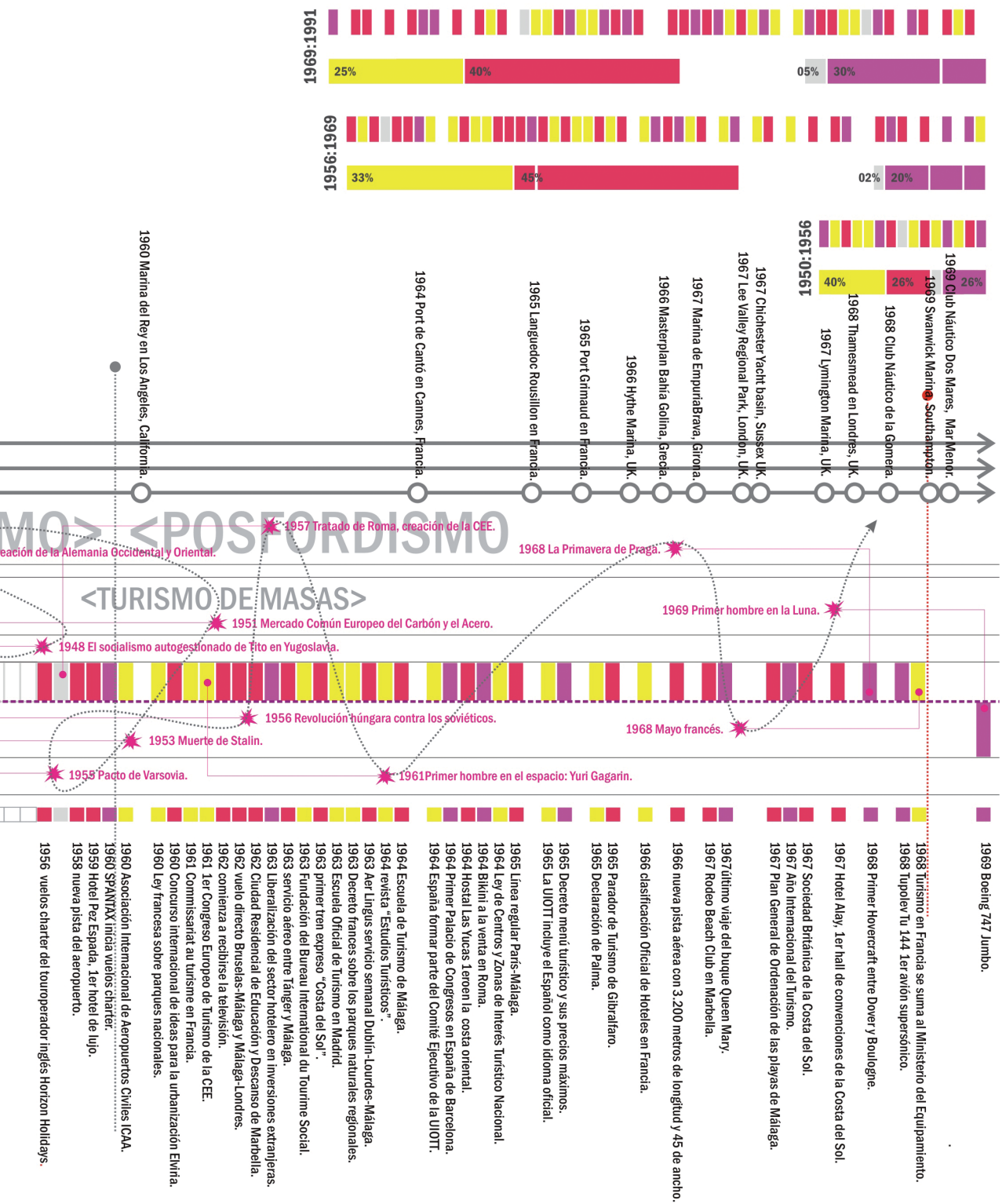






- episodios y fundaciones institucionales en el turismo.
 - episodios en el turismo de la costa del sol.
 - episodios singulares en el turismo.
 - génesis de las piezas mínimas del turismo.
- PERIODOS HISTÓRICOS DEL TURISMO
- el acceso al descanso y a las vacaciones.
 - otros hechos en el transporte y el turismo.
 - intervalos entre periodos históricos.
 - intervalos entre acontecimientos.
 - el transporte ferroviario y el turismo.
 - el transporte marítimo y el turismo.
 - el transporte aéreo y el turismo.
 - episodios históricos europeos.
 - el automóvil y el turismo.
 - sin acontecimientos relacionados.





- episodios y fundaciones institucionales en el turismo.
 - episodios en el turismo de la costa del sol.
 - episodios singulares en el turismo.
 - génesis de las piezas mínimas del turismo.
- PERÍODOS HISTÓRICOS DEL TURISMO
- el acceso al descanso y a las vacaciones.
 - otros hechos en el transporte y el turismo.
 - intervalos entre periodos históricos.
 - intervalos entre acontecimientos.
 - el transporte ferroviario y el turismo.
 - el transporte marítimo y el turismo.
 - el transporte aéreo y el turismo.
 - episodios históricos europeos.
 - el automóvil y el turismo.
 - sin acontecimientos relacionados.

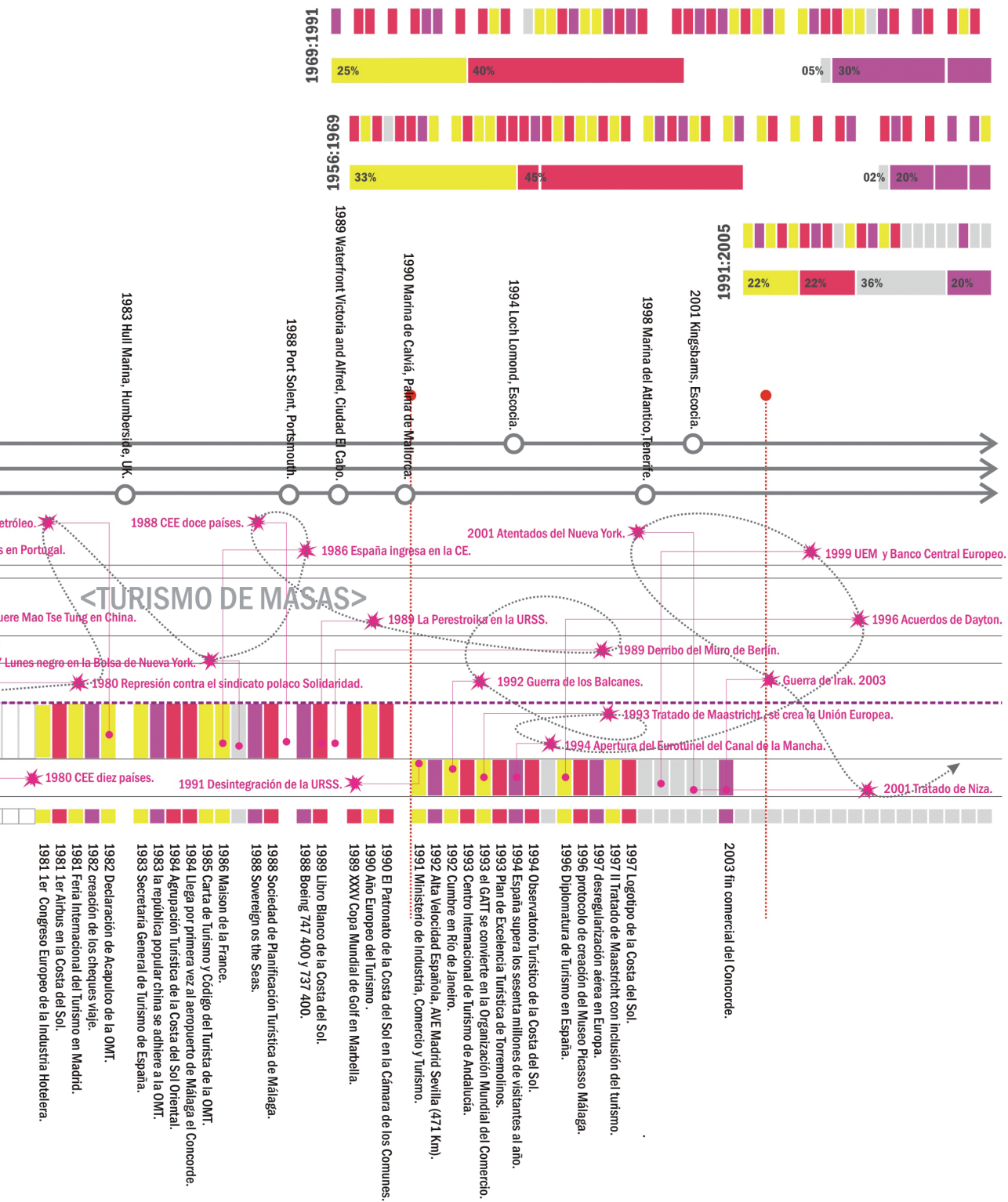
- 1978 Brighton Marina, UK.
- 1978 Puerto Deportivo de Sotogrande, Cádiz.
- 1973 Bradwell Marina en Essex, UK.
- 1972 Olympic Centre Marina, Kefi Bay.
- 1971 Manoel Island Marina, Malta.
- 1970 proyecto Islas del Frioul en Marsella, Francia.
- 1970 Port Les Minimes en La Rochelle, Francia.

GÉNESIS DEL GOLF.
GÉNESIS DEL HOTEL TURÍSTICO.
GÉNESIS DE LAS MARINA TURÍSTICA.

POSFORDISMO

- 1982 Crisis del P.
- 1974 Revolución de los Claveles.
- 1973 Guerra árabe israelí.
- 1972 Acuerdos de Bruselas sobre la Unión Europea.
- 1975 Muerte del dictador Francisco Franco.
- 1973 Crisis del petróleo.
- 1974 Invasión de Chipre por las tropas turcas.
- 1978 Juan Pablo II.
- 1973 Retirada de EEHU de Vietnam.
- 1976 M.
- 1987
- 1969 presentación del Boeing 747 Jumbo.
- 1969 cuatro semanas de vacaciones pagadas en Francia.
- 1er vuelo comercial del avión supersónico Concorde.
- 1991 Ryanair: primera Low Cost en Europa.
- tren de alta velocidad en España, Madrid:Sevilla.
- 2005 aeroplano Airbus A 380.
- 1972 1er vuelo sin escalas París:Nueva York.
- vacaciones pagadas en Bélgica y Francia.
- Douglas DC 3 con capacidad de 21 pasajeros en vuelo diurno.
- 1950 reducción del 45% en tarifas ida vuelta Nueva York:Londres.
- clase turista en el sector aéreo y primer tour operador: Horizon Travel.
- 1956 Aeroflot ofrece los primeros vuelos regulares a reacción.
- industria emergente de los cruceros de placer.
- jornada laboral de 8 horas en Bélgica y 12 días de vacaciones en URSS.

- 1981 Primer vuelo Iberia con Airbus.
- 1980 Consejo de Turismo de Andalucía.
- 1980 Primer Día Mundial del Turismo.
- 1979 Casino Torequebrada de Benahmádena.
- 1978 clasificación del aeropuerto como de primera especial.
- 1978 firma con AEHOS un "seguro de lluvia en vacaciones".
- 1977 Queen Elisabeth II inicia cruceros alrededor del mundo.
- 1977 atracadero para transatlánticos de gran tonelaje.
- 1977 accidente aéreo en Los Rodeos, España.
- 1976 Asociación Española de Tour Operadores AETO.
- 1976 Asociación Internacional de Líneas de Crucero.
- 1976 Primer vuelo del Concorde.
- 1976 Patronato de turismo de la Costa del Sol.
- 1975 Organización Mundial del Turismo con sede en Madrid.
- 1975 Ministerio de comercio y Turismo.
- 1973 carretera de Las Pedrizas.
- 1972 1er Congreso Mundial de Charter aéreo y Turismo.
- 1972 terminal charter del aeropuerto.
- 1971 Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol.
- 1971 Primera devaluación del dólar USA.
- 1971 Primer vuelo charter París-México.
- 1970 Vuelo charter Minséapólis Málaga.
- 1970 Palacio de Congresos y Exposiciones de Torremolinos.
- 1970 Puerto Banús en Marbella.
- 1969 Hotel Marbella Hilton.



2.4.

El turismo y los modos de transporte

Eduardo Jiménez Morales

RESUMEN

El desarrollo del turismo de masas y la localización de sus focos de atracción son, en gran parte, productos de la aparición, el aumento y la mejora de distintos modos de transporte, cuya consolidación y expansión han estado íntimamente relacionadas con aquel desarrollo.

En este artículo se hace una pequeña crónica de los cambios producidos en los modos de transporte y se determinan cuáles fueron sus efectos sobre el desarrollo turístico, la aparición de nuevos medios y la transformación y consolidación de muchos otros.

ABSTRACT

The development of mass tourism and the location of its attraction spots are, to a great extent, the result of emergence, growth and improvement of means of transport, whose consolidation and expansion have been intimately related to their improvement.

This paper presents a small account of the evolution of the means of transport, as well as its effects on tourism development, the emergence of new means and the transformation and consolidation of many others.

El fenómeno turístico contemporáneo, y el turismo litoral en particular, no se puede entender sin los cambios que se han producido en el campo de los modos de transporte desde mediados del siglo XIX hasta nuestros días. Los primeros destinos turísticos estaban relacionados con las rutas marítimas. El desarrollo del ferrocarril como medio de transporte para el comercio y la industria dio accesibilidad a territorios como la costa, que se convirtieron en espacios de turismo de sol y playa. Años más tarde, la popularización del automóvil facilitó igualmente la accesibilidad a todo el territorio y amplió las zonas de oportunidad para el turismo. Las autopistas y los aeropuertos, como canales de comunicación rápida y puertas de entrada para los turistas que se desplazan en automóvil, en vuelos chárter y actualmente en vuelos *low cost*, priorizan rutas y destinos ampliando el mapa territorial del turismo y su desarrollo.

La irrupción de la máquina de vapor en el transporte marítimo favoreció el desarrollo de la industria naviera para el transporte de mercancías y permitió establecer líneas de conexión fijas por mar a media y larga distancia entre los principales puertos marítimos europeos y norteamericanos (Donaire 2008, 80). La polarización del tráfico de valija de la India a los puertos continentales europeos impulsó las ciudades costeras de Dieppe, Boulogne, Ostende, Amberes, Rotterdam o Ámsterdam como nuevos centros de comunicación marítima intercontinental.

Las posibilidades de viajar generaron la necesidad de nuevas instalaciones al servicio de los usuarios del transporte marítimo. En esos momentos aparecen los primeros hoteles de costa¹. Su presencia marca el camino hacia la especialización de ciertos territorios para los

1 | En el decenio 1820-1830 se construyen los primeros balnearios, siguiendo las modas que marcan los viajeros y turistas británicos.

A finales del siglo XVIII ya existe alguna iniciativa puntual, como la de William Herket en Ostende, quien en 1784 consigue permiso del emperador para construir un alojamiento y vender refrescos a los bañistas (Corbin 1993).

baños de mar. Los progresos en las máquinas de vapor y en la ingeniería naval permiten que en 1812 se inaugure en Gran Bretaña el servicio marítimo de pasajeros al continente europeo. En 1816 el barco a vapor *L'Elise* cruza el canal de la Mancha desde Newhaven hasta El Havre. Las primeras líneas regulares no tardan en establecerse. A la primera línea Dover-Ostende y Dover-Calais, le suceden Dieppe-Brighton; Southampton-El Havre y la Dover-Boulogne (Fúster 1991, 79).

La India Mail² conecta Gran Bretaña con la India por tierra y por mar, descubriendo a lo largo de su recorrido territorios como Suiza, Italia, Egipto o el litoral mediterráneo; territorios que lentamente se incorporan al imaginario turístico de las clases pudientes de la época. Las conexiones secundarias desde Marsella hasta Gibraltar, casi siempre supeditadas a situaciones en las que es preferible el transporte marítimo al terrestre –guerras napoleónicas, guerra franco-prusiana o la guerra por la unidad italiana–, sirven a los principales puertos peninsulares. En cualquier caso, a mediados del siglo XIX los enlaces marítimos regulares abren al turismo ciertos territorios del canal de la Mancha y el arco mediterráneo.

Entre los años 1835 y 1845 el buque *Great Western* y el barco *Lady Mary Wood* inician la era moderna de los cruceros³. El transporte

2 | La India Mail se extiende temporalmente entre los siglos XVIII y XIX y especialmente entre Europa y Extremo Oriente concretamente entre Gran Bretaña, la India y más tarde África. Este servicio está vinculado al transporte de materias primas procedentes de las colonias del Imperio británico y al transporte de las manufacturas de la metrópoli a los mercados coloniales.

3 | En 1844 la English Shipping Company P & O de Londres organiza un viaje turístico por el mar Mediterráneo con el barco de madera *Lady Mary Wood*, impulsado por vapor y ruedas. En 1838 el *Great Western* cambia las condiciones en las travesías transatlánticas al entrar en Nueva York con 152 pasajeros, catorce días después de zarpar de Bristol.

marítimo comienza a consolidarse. El aumento de la oferta hace posible que personas ajenas al comercio utilicen este medio para sus desplazamientos intercontinentales. Las compañías empiezan a poner cada vez más atención en el transporte de pasajeros, sin abandonar el de mercancías o correo. Hasta la Primera Guerra Mundial, los grandes movimientos migratorios⁴ se producen por las rutas del Atlántico norte, impulsadas por el desarrollo de la industria en América del Norte. De forma paralela al viaje del inmigrante aparece y se desarrolla el viaje por placer, un turismo de élite practicado por la alta burguesía industrial y vinculado a los cruceros de lujo transatlánticos.

Una vez finalizada la Primera Guerra Mundial se produce una drástica disminución de la emigración europea hacia América –producto de las restricciones en la libertad de movimiento adoptadas por los países receptores– y de la demanda de viajes transatlánticos, que se sustituye por un incremento de la demanda turística de otras capas sociales (profesores, funcionarios o negociantes) y de clases medias con una capacidad de gasto menor que las clases aristocráticas anteriores, pero con una gran capacidad de crecimiento.

Tras la Segunda Guerra Mundial el transporte marítimo sufre una profunda reestructuración. Por un lado, hay sobreabundancia de naves, y por otro, una fuerte reducción de la demanda, producto del fin de la contienda militar y de la proliferación de otros modos de transporte. La generalización del transporte aéreo será la puntilla al transporte marítimo, que volverá a centrarse en la carga de mercancías, los recorridos cortos y los cruceros de placer.

Por otro lado, Thomas Cook inventa el concepto de crucero para grupos, tal y como hoy lo entendemos.

4 | En los últimos años del siglo XIX y primeros del XX, se estima que más de 22 millones de europeos emigraron al continente americano.

A partir de los años cincuenta el transporte marítimo transoceánico ya no puede competir con el precio del transporte aéreo regular⁵. Numerosas compañías desaparecen, mientras otras optan por destinar sus buques a actividades turísticas y de cruceros. Estos cambios modifican la geografía turística y abren al turismo regiones hasta entonces inexploradas. En América, las regiones climáticas templadas y subtropicales del Caribe se ofrecen como alternativa al turismo del Atlántico norte del período anterior. En el caso europeo, el mar Mediterráneo se impone como espacio turístico por excelencia.

El transporte marítimo jerarquiza entonces la red de puertos y puso en valor algunos tramos costeros. Sin embargo, es el ferrocarril el que permite el acceso a lugares hasta entonces poco transitados, al ampliar la oferta con nuevos espacios que habían quedado al margen del desarrollo turístico. En sus inicios, el ferrocarril se emplea fundamentalmente para el transporte de mercancías. En 1830 la línea Liverpool-Manchester comienza a ser utilizada para el traslado de personas. Al final de la década de 1840 Gran Bretaña ya contaba con más de 10.000 kilómetros de vías, Alemania con 6.000 y Francia con 3.000. El abaratamiento que supone este medio de transporte posibilita el crecimiento económico de las ciudades que une y el descubrimiento de los territorios que atraviesa. En 1845 se autoriza en España la construcción de la primera línea férrea, que conecta Barcelona con Mataró.

La progresiva reducción de los costes y la mejora de las comodidades convierten

5 | En torno a 1950 y reestablecidas las líneas aéreas entre Estados Unidos, París y Londres, se propone de manera experimental una tarifa reducida de ida y vuelta en la línea Nueva York-Londres. Una reducción del 45 % del valor original del billete que incrementa el flujo de viajeros en un 31 % en ese mismo año. Mientras, las líneas marítimas transoceánicas con una capacidad de transporte total de 25.000 plazas tan solo pueden aplicar una reducción del 25 %.

el ferrocarril en el modo de transporte ideal para el turismo. Thomas Cook inicia en 1841 su actividad con una excursión de 540 personas entre Leicester y Loughborough⁶. Al principio solo tienen acceso a este tipo de turismo las clases más pudientes, que emulan a la aristocracia del siglo XVIII y frecuentan las grandes villas termales –Bath, Spa, Baden-Baden–; posteriormente, con la progresiva reducción de los precios se incorporan otras clases sociales.

Paralelamente a estos cambios «la toma de aguas» se traslada al mar. Ciudades como Brighton, Biarritz o Santander aparecen como focos de atracción (Vera 1997, 77). Comienza el descubrimiento del litoral a partir de aquellos puntos que son accesibles con el barco a vapor. Con el ferrocarril, algunos de estos destinos ven aumentar su peso de forma geométrica. Brighton, que inicialmente era un destino para la alta sociedad londinense, pasa de 40.000 habitantes en 1848 a más de 65.000 en 1868 (Corbin 1993). En 1841 se inaugura la *Brighton Belle*, la primera línea de tren de *plaisir* (Füster 1991, 79). Esta línea será la primera formada íntegramente por vagones Pullman⁷. En España, se establece en 1851 la segunda línea férrea, que une Madrid con Aranjuez: una línea para divertimento de la corte. Así pues, el ferrocarril empieza como infraestructura para el impulso de la sociedad industrial, pero inmediatamente después participa en el desarrollo del turismo.

6 | En 1851 con motivo de la Exposición Universal de Londres, más de 150.000 personas utilizan los servicios de Cook para el traslado y alojamiento motivados por el acontecimiento. En poco tiempo se consolida como primera empresa organizadora de viajes de Europa, que culmina con la primera vuelta al mundo organizada en 1872 con un grupo de nueve personas durante doscientos veintidós días.

7 | En 1872 la compañía Pullman y la Midland Railway (1844) incorporan coches cama y coches salón en sus líneas. El primer trayecto en el que se incorporan estas novedades es el de Londres a Liverpool, el 1 de julio de 1874.

En la década de 1880, la red europea de ferrocarril que articulará la geografía económica de principios del siglo XX está prácticamente concluida. Inicialmente, la construcción de la red es iniciativa privada, pero en todos los países va pasando progresivamente a manos del Estado. La construcción y explotación del ferrocarril deja de considerarse un negocio para entenderse como un servicio público; es una red necesaria que no puede estar sujeta a los vaivenes del beneficio. Sin embargo, la red ferroviaria básica no cubre todas las necesidades de la sociedad industrial. Al haber sido promovida como un negocio privado, la mayoría de las líneas solo cubren los proyectos rentables que unen los grandes núcleos urbanos, y queda fuera una parte del territorio. Esta situación dio pie a la aparición de líneas alternativas de vía estrecha dedicadas al transporte de minerales o productos agrícolas, materiales de gran volumen y poco valor añadido. Algunas de estas líneas abrieron la puerta de acceso al litoral, y con ello, a un desarrollo económico de territorios alejados, como sucedió en Mallorca gracias a la red ferroviaria regional.

A partir de 1920 –con el inicio de la fabricación en serie del automóvil– comienza la decadencia del ferrocarril. La carretera, que había perdido protagonismo frente al ferrocarril, renace y se convierte en una infraestructura más adecuada para los trayectos cortos y medios. En los países europeos más desarrollados, el ferrocarril se convertirá en el medio de transporte de la clase obrera en sus desplazamientos de fin de semana y, más tarde, de vacaciones.

Después de la Segunda Guerra Mundial el automóvil se convertirá en el medio de transporte básico. A finales de los años cincuenta, el número de vehículos en Europa se incrementa en un 72 % respecto a la década anterior y los gastos en construcción de carreteras aumentan un 70 %, según los datos de la International Road Federation. El automóvil da libertad de movimientos a sus usuarios y abre todo el territorio al turismo.

La Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (UIOOT) contabiliza 9 millones de cruces de fronterizos en 1949 y 58 millones en 1964. En quince años el flujo de turistas se multiplica por seis. De la misma manera que había sucedido en el siglo XIX, los actores de este cambio son los británicos, franceses y alemanes, los mayores productores de automóviles de Europa. En este período se recuperan los itinerarios de la India Mail y de las costas de mares fríos y se descubren las playas del cálido litoral mediterráneo. El autoturismo desencadena la primera gran oleada del turismo de masas (Callizo 1991). La publicación de guías de viaje y la señalización de caminos, rutas y parajes –que tuvo su inicio con el excursionismo– acercan el viaje a la clase obrera de la época.

El aumento del número de automóviles fuerza la mejora de la red de carreteras y la aparición de la autopista. El automóvil descubre el territorio a través del movimiento y la autopista une dos puntos lejanos –núcleos urbanos de gran población–, ignorando el espacio intermedio. El avión, a su vez, desvincula definitivamente el recorrido del viaje. La aviación comercial tiene su origen en Inglaterra, en la línea que en 1911 une Shoreham y Hove. Pero es durante la Primera Guerra Mundial cuando la aviación se desarrolla.

La aplicación civil del transporte aéreo se inicia tras el conflicto bélico, producto de la reconversión y la necesidad de dar empleo al personal militar de vuelo. En 1918 se crea en Francia la primera línea aérea de pasajeros europea, que une París con Londres. Es un bombardero de guerra adaptado. Esta línea toma como base de referencia los itinerarios de las compañías de correos. A finales de la segunda década del siglo XX las compañías europeas transportan un total de 3.500 pasajeros. Los vuelos de La Horizon de Londres a Calvi, las conexiones entre Antibes (Costa Azul) y Ajaccio (Córcega) de la Société Maritime Aérienne, los trayectos de la Côte d'Azur à l'Île de Beauté, son las primeras líneas de una red de comunicaciones que posteriormente Cook utilizará para sus primeros

vuelos turísticos entre las islas británicas y el continente.

A finales de los años treinta, las catástrofes del zepelín *Akron* y del *Hindenburg* truncan los primeros intentos de transporte aéreo masivo. Paralelamente, la *McDonnell Douglas Company* presenta el DC-3, un avión con una capacidad para 21 pasajeros en vuelo diurno y 14 en vuelo nocturno. Aunque constituye toda una revolución, su impacto no se nota hasta los años cincuenta. En 1937 se transportan 4.500, 5.800 y 9.200 pasajeros en las líneas de conexión entre Francia, Argel, Túnez y Casablanca respectivamente, frente a los 600.000 que lo hacen por mar (Fúster 1991, 260). Para cuando se establece la primera línea regular entre Estados Unidos y Gran Bretaña, las principales capitales europeas están ya unidas por líneas regulares más o menos frecuentes.

Acabada la Segunda Guerra Mundial, en 1950 se establece una tarifa reducida de ida y vuelta en las conexiones entre Estados Unidos, París y Londres, lo que supone una rebaja del 45 % del valor original del billete e incrementa el flujo de viajeros en un 31 % ese mismo año. Las líneas marítimas de larga distancia no pueden igualar esta reducción y el sector naval entra en recesión⁸. El transporte aéreo regular se consolida. A su vez, pequeñas compañías aéreas –formadas por aviones de guerra subastados– comienzan a trabajar con agencias de viaje. El vínculo que establecen entre el alquiler del avión y el contrato de las plazas de hospedaje en el destino da origen a los primeros operadores turísticos.

La aparición del reactor en el transporte aéreo regular desplaza del mercado a todos

⁸ | Entre 1947 y 1950 el número de usuarios de las navieras se había incrementado en 16.000, y entre 1951 y 1958 en 36.876 más. Entre 1959 y 1965 se amplió la capacidad de transporte en 27.700 plazas y en 1966 en otras 7.500 más. En aquellas fechas había una oferta de más de 100.000 plazas, muy superior a la demanda.

los aviones de hélice, más de 5.000 (SPHAT 1970, 7-8), los cuales vendidos a los operadores turísticos⁹ hacen posible la aparición de vuelos baratos según demanda (chárter). La incorporación de aviones de mayor capacidad y alcance¹⁰ aumenta el mercado de segunda mano y el tráfico no regular. En 1952 la Organización Internacional de la Aviación Civil diferencia entre el tráfico regular y los chárter. Por su parte, en 1955 la Comisión Europea de Aviación Civil protege los vuelos regulares¹¹ y elimina los abusos de los Estados sobre los servicios no regulares.

A mediados de siglo XX, la tasa de crecimiento anual de turistas es del 10 %, con 69,4 millones de llegadas internacionales en 1960. Los grandes flujos turísticos se producen con dos años de retraso respecto a la incorporación de nuevos modelos de aeronaves civiles (Secall 1983, 195). El desarrollo del turismo está íntimamente relacionado con el desarrollo de la aviación. Cada nuevo modelo de avión es más grande y barato, lo que hace posible que tengan acceso al transporte aéreo nuevos sectores sociales (Burkart 1974, 289-290).

⁹ | El rápido avance tecnológico obliga a las compañías aéreas, al tratar de mantener su competitividad en los mercados internacionales, a adquirir nuevos modelos cuando no han terminado de amortizar los antiguos. Estas tratarán de obtener la máxima rentabilidad de estos aviones vendiéndolos a empresas suplementarias o a operadores turísticos propios.

¹⁰ | En 1955 el birreactor Caravelle puede realizar un vuelo sin escalas de 2.650 km. En 1956, el Tupolev 104 tiene una capacidad de 50 pasajeros. En 1958 el Boeing 707 transporta 179 pasajeros y puede volar 6.820 km. El Boeing 727 cinco años más tarde, amplía su capacidad a 189 pasajeros y puede cubrir una distancia de entre 2.750 y 4.020 km. En 1970 el Boeing 747 Jumbo transporta en tres clases un máximo de 416 pasajeros y en dos 524 a 12.870 km. Seis años después el Concorde, transporta a 146 pasajeros con 7.582 km de alcance.

¹¹ | Definidos en 1952 por la OACI en el documento 7278-C/841.

En 1964 los 155 millones de turistas de todo el mundo necesitan alojamiento en más lugares de destino, y por ello las grandes compañías transnacionales se ven obligadas a impulsar o construir sus propios hoteles. Con la generalización del transporte aéreo, las agencias de viajes y las compañías de vuelo toman el control del alojamiento¹² (Sessa 1972, 310-311). Empieza la comercialización del «paquete turístico»¹³. En 1970 aparece el *Boeing 747*. Su capacidad de pasaje revoluciona los vuelos comerciales. Un año antes se presenta el primer avión supersónico, el *Tupolev 144*, al que le sigue el vuelo inaugural del *Concorde*.

A finales de los años setenta, la liberación aérea en Estados Unidos da origen a las compañías aéreas de bajo coste. Junto a las compañías de bandera –que tienen los precios medios y altos del mercado aéreo– y los chárter –que se ubican en los precios medios desde el inicio del turismo de masas–, las *low cost* irrumpen en el mercado europeo en los años noventa (Valls 2009, 55). Con tarifas bajas y enfocadas a un nuevo tipo de consumidor individual, el fenómeno del bajo coste atrae a nuevos viajeros¹⁴. Los atentados de Nueva

York, la crisis de la burbuja tecnológica, la inseguridad de los viajes y las fuertes pérdidas de las líneas aéreas tradicionales –la segunda variación anual con crecimiento negativo en el turismo internacional desde 1982– definen un entorno adecuado para su expansión.

Liberadas del control de los operadores turísticos¹⁵, las *low cost* representan la popularización del avión como elemento de gran consumo turístico. Los vuelos chárter definen rutas y destinos. Las compañías de bajo coste –siguiendo criterios de máxima rentabilidad y concentrándose en las zonas turísticas más densas (Bieger 2002)– los saturan. Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), la existencia en 2004 de unos 760 millones de turistas representa un volumen veinticinco veces superior al volumen conseguido en la segunda mitad del siglo anterior, en el que se había producido un incremento anual medio acumulativo del 6,2 % durante cincuenta y cuatro años.

En resumen, el desarrollo turístico ha estado íntimamente relacionado con la evolución de los diferentes modos de transporte. Inicialmente, sirvieron para marcar el territorio y señalar los puntos de mayor interés. La construcción de las líneas férreas facilitó el descubrimiento y acceso a espacios que estaban fuera del mapa social. Posteriormente, el automóvil permitió viajar en todas direcciones e incorporar cualquier territorio al turismo. La aviación y sus diferentes formas de explotación –regular, chárter o *low cost*– han fijado el mapa actual. Es posible que en el futuro, con el incremento del precio de la energía, desaparezcan algunas líneas de de bajo coste, los aviones aumenten de capacidad o se vuelva a utilizar el tren (alta velocidad) como transporte turístico, entre otras consecuencias.

lo hacía en coche, el 6 % en tren y el 8 % lo hacía empleando otros medios (Skeels 2005).

15 | El nuevo concepto de compañías aéreas *low cost* está muy vinculado a Internet y, por tanto, al acceso directo del pasajero al servicio aéreo. Se eliminan, pues, barreras e intermediarios, que dejan de guiar a la gran masa de turistas.

12 | Es «la concentración en ciertas áreas y zonas, lo que permite la máxima eficacia, el mínimo control y los mínimos costos» y para conseguirlo el requisito básico es contar con un aeropuerto para reactores a un máximo de sesenta minutos de autobús del destino turístico (Gavira 1974, 20-21).

13 | Este modelo industrial no se asocia únicamente al transporte, sino más bien al vínculo que establece este con el precio de la estancia en un determinado destino. Por consiguiente, uno y otro interaccionan entre sí y son estrechamente interdependientes. El capital extranjero suministra el avión, el autocar y el hotel, de modo que el turismo comporta un consumo de servicios en beneficio de la nueva industria turística.

14 | En los años ochenta, se inicia un cambio de las pautas de consumo colectivas hacia formas más individualizadas, donde prima el consumidor sobre el producto. La demanda de nuevos viajeros se calcula en un 59 % del total, de los cuales el 71 % no viajaba anteriormente, el 15 %

BIBLIOGRAFÍA

Bieger, T.; Döring, T.; Laesser, C. Basic Report: Transformation of Business Models in the Airline Industry, en Keller (ed.). *Air Transport and Tourism*, 52 Congreso AIEST. Vol 44, 2002.

Burkart, J.; Medlink, C. *Tourism, past, present and future*. Londres: Heinemann, 1974.

Callizo S, J. *Aproximación a la geografía del turismo*. Madrid: Síntesis, 1991.

Corbin, A. *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Madrid: Mondadori, 1993. 383 pp.

Donaire, J. *Turisme cultural. Entre l'experiència i el ritual*. Bellcaire d'Empordà: Vitella, 2008.

Fúster, L. *Historia general del turismo de masas*. Madrid: Alianza Universidad, 1991.

Gavira, M. *España a go-go. Turismo charter y neocolonialismo del espacio*. Madrid: Turner, 1974.

Secall, R.. *Turismo, ¿democratización o imperialismo?* Málaga: Universidad de Málaga, 1983.

Sessa, A.. *Turismo e Terzo Mondo. Teoría dello sviluppo económico turistico*. Cagliari: Editrice Sarda Fossataro, 1972.

Skeels, J. *Low Fares Airlines_Competing or Complementing*. Londres: ELFAA, 2005.

SPHAT, Sindicato Provincial de Hostelería y Actividades Turísticas. *Análisis socioeconómico de la Hostelería en Baleares*. Baleares: Organización Sindical de Baleares, 1970.

Valls, J. F. *Viajeros europeos 2010*. Barcelona: XV Simposio Internacional de Turismo y Ocio ESADE, 2006.

Valls, J. F. *Fenómeno low cost: el impacto en el factor precio*. Barcelona: Deusto, 2009.

Vera, F. *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel Geografía, 1997.



3.1. Génesis del hotel turístico . **3.2.** Génesis y evolución de la marina turística. **3.3.** Forma y tipología de los puertos deportivos del arco mediterráneo. **3.4.** Génesis y evolución de los campos de golf. **3.5.** Forma y tipología de los campos de golf.

3. Las piezas mínimas del Turismo

3.1.

Génesis del hotel turístico

Eduardo Jiménez Morales

RESUMEN

Si existe una arquitectura claramente adscrita al turismo, esta es la del hotel. El hotel constituye la pieza mínima por excelencia, porque es necesaria para convertir un lugar en un destino turístico. Para estudiar sus características, en este artículo se propone indagar en la evolución y el desarrollo del hotel turístico, para descubrir el momento del tránsito del hotel urbano, de patio interior y manzana cerrada, al hotel panorámico y abierto al paisaje litoral. Para ello, se ha estudiado la evolución del hotel urbano, desde los primeros hoteles balnearios de la costa y la arquitectura sanitaria hasta el hotel turístico panorámico.

ABSTRACT

If there is architecture clearly related to Tourism, that is the hotel architecture. The hotel is considered to be the minimum piece of tourism par excellence, as it is necessary to turn a place into a tourist destination. In order to study its characteristics, this article aims to investigate the evolution and development of the tourist hotel. To that purpose, a study of the evolution of the urban hotel, the first spa hotels of the coast, the sanitary architecture, and the panoramic hotel have been carried out.

1. De la lógica terapéutica a la lógica del ocio. Aproximación al hotel urbano

La renovación ideológica y cultural iniciada a finales del siglo XVIII, además de los importantes avances científicos que produce, establece una valoración inédita de la naturaleza y de su entorno como fuente de equilibrio y perfección. Aparece un discurso científico ilustrado en torno a la influencia que ejerce el medio físico en la salud, en el estado anímico y en el comportamiento del individuo. Su difusión entre las clases sociales más pudientes -preocupadas por sus enfermedades reales o imaginarias (Corbin 1993)- y su interpretación social y estética, constituye un precedente justificativo de algunos de los criterios de diseño adoptados por la arquitectura del hospedaje a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

El *Baden Fahrt* ("viaje a los baños") o el viaje de placer (Knebel 1973, 22) se convierten en el punto de partida de estas transformaciones. Durante el siglo XIX, la práctica balnearia y la masiva afluencia de la naciente burguesía europea obligan al establecimiento de equipos de transporte y de alojamiento. La permanencia periódica y a veces prolongada de los enfermos añade un interés creciente por las prácticas de entretenimiento. Junto al albergue con habitaciones y a la arquitectura sanitaria emergen lugares de encuentro y de animación. Pequeñas salas de juego y de reunión añadidas o integradas en la estructura existente de un albergue, y que Nikolaus Pevsner ha identificado como el eslabón necesario para alcanzar la categoría de hotel.

Una confirmación que se produce hacia 1807 en la ciudad balnearia alemana de Baden-Baden. Convento capuchino en su origen, la forma claustral resultante adquiere en este caso

un carácter más permanente que la actividad específica que la ha generado. Convertido en hotel por Friedrich Weinbrenner, el *Badischer Hof* es descrito con antesalas con columnatas, salones grandes y pequeños y un gran comedor iluminado por una gran claraboya. En torno a este último se distribuyen las habitaciones -12 en la planta baja, 22 en el primer piso y 14 en el segundo-, ocupando el establecimiento para los baños la línea más alejada del amplio patio (Pevsner 1976, 208).

La práctica balnearia, convertida en práctica del ocio, conlleva la aparición de estos programas específicos -como el de hotel o el de casino- que reproducen y promueven un esquema de urbanización característico: el modelo de *villes d'aux* (Füster 1991, 125). Trasladado a los centros costeros británicos más o menos cercanos a Londres o a Bath, un incipiente modelo de estancia de ocio marítima se va imponiendo en las riberas del mar Báltico, mar del Norte y el canal de la Mancha. De forma permanente o en precario -resultado de un modelo tendiente más a la segunda residencia burguesa- estas galerías balnearias incluyen establecimientos de hospedaje, como el *Castle* o el *Old Ship* (Corbin 1993) en Brighton, aunque alejados de una concepción moderna de hotel.

La propuesta paralela al proyecto de Weinbrenner se encuentra en la ciudad portuaria de Plymouth, en Inglaterra, en el extremo oeste del canal de la Mancha. El hotel *Royal* (1811-1819), del arquitecto John Foulston (Pevsner 1976, 208), compuesto, además del hotel, de un teatro, de una sala de reuniones y de un ateneo, sigue los mecanismos compositivos del neoclasicismo: regularidad, claridad y rigurosa conformidad

con las fuentes antiguas. Con una entrada principal constituida en base a un pórtico de ocho columnas y otras dos con pórticos de cuatro, se daba acceso a los distintos programas. Baños, establos y cocheras constituyen la línea opuesta de un amplio patio. El hotel posee un total de 50 dormitorios.

La estructura ordenadora de los espacios se establece de nuevo a través del patio. Un modelo de habitar sistemático y versátil (Capitel 2005, 6), capaz de generar conjuntos complejos desde el acuerdo de sus reglas compositivas básicas. Pero si en Baden-Baden el uso que se atribuye a la arquitectura se modifica, quedando la forma sustancialmente inalterada, aquí la persistencia de esta estructura formal puede llegar a constituir el fundamento de un tipo (Martí 1993, 82). Capaz de vincular gran cantidad de usos con formas y características diferentes, durante este período el patio va a estar adscrito, entre otros, a los usos del alojamiento. Su relevancia con el hecho natural y urbano a finales del siglo XIX constituye un ámbito al que más adelante nos aproximaremos.

No hay que olvidar que estos vínculos se establecen casi siempre en ciclos históricos concretos. No son fijos o inmutables, sino que se modifican al cambiar los parámetros de referencia de la arquitectura. Y es que el inicio de la era ferroviaria transforma la estancia temporal del viajero. Se multiplican los desplazamientos, pero se acortan las estancias. En 1831 el ferrocarril deposita en Brighton a las multitudes (Corbin 1993). Consolidada como destino de la alta sociedad londinense, multiplica su población de 40.000 habitantes en 1848 a más de 65.000 en 1868. La presencia imprescindible del ascensor asegura el incremento de la capacidad habitacional a medida que crecen las ciudades.

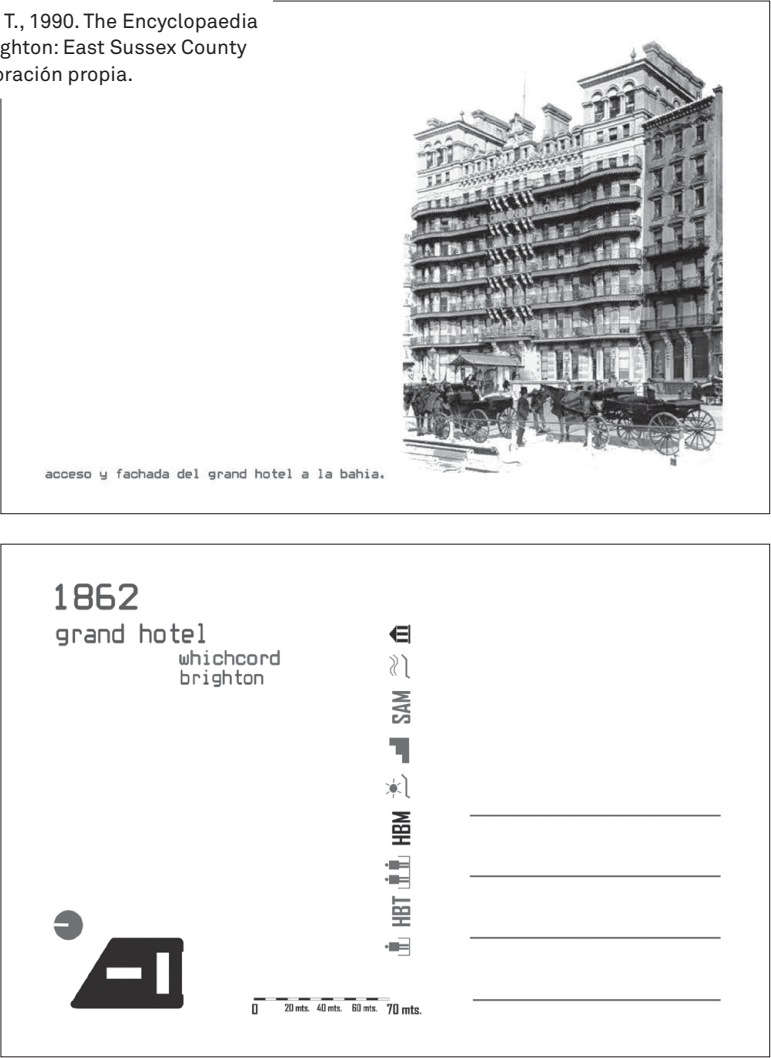
El turismo empieza a arrancar como una actividad al menos susceptible de despertar la atención. El veraneante pertenece a un tipo vacacional estrictamente limitado a la burguesía. Es un turismo de élite más vinculado a la segunda residencia (Secall 1983, 78) que al desarrollo de una

hostelería o de un territorio turístico específico. En este contexto, el hotel comienza a transformarse. Con la febril expansión de las inversiones a través del transporte ferroviario y orientado al viajero de paso, los empresarios dirigen sus establecimientos a la burguesía acomodada. Ansiosos por aproximarse a las costumbres de la vieja aristocracia europea, la industria del hospedaje ofrece tanto el estilo como el lenguaje arquitectónico de sus mansiones y su habitual servidumbre.

A mediados del siglo XIX, la primera generación de estos hoteles aparece en las islas Británicas. Se muestra distintivamente sombría (Pevsner 1976, 228). Al cambio funcional, le sigue el estilístico. Las reglas clásicas de la arquitectura que el pensamiento ilustrado revisó, quedaron vigentes como modelos particulares que se aceptan por motivos ideológicos, moralistas o por simple conformismo (Benévolo 1992, 232). Aunque bajo las mismas formas, la disolución del repertorio de referencia universal permitió el paso del clasicismo al neoclasicismo. Un método que enseguida se demuestra aplicable a otros muchos repertorios extraídos de variados periodos del pasado. Sucesivos *revivals*, llamado de forma genérica *historicismo* por los anglosajones, permite ahora aplicar y mezclar estilos en cualquier lugar.

Lo mismo sucede con los grandes nuevos hoteles que aparecen en los principales centros de turismo de Europa. En los balnearios marítimos y termales, los hoteles se diseñan con la conocida mezcla de estilos italiano y francés. En la costa británica, destaca el Grand Hotel de Scarborough, del arquitecto Cuthbert Brodrick. Construido en torno a 1865, tan fuerte es la inclinación del terreno donde se ubica, que el hotel tiene cuatro pisos en el lado de la ciudad y trece en el alzado de cara al mar (Pevsner 1976, 228). En 1862 en la ciudad de Brighton, el Grand Hotel (figura 1) es el primer gran hotel de lujo construido lejos de la capital londinense. Obra de Whichcord, sus ocho plantas de altura rematadas en sus esquinas, se elevan imponentes sobre la bahía.

Fig. 1. Hotel Grand, Brighton, Gran Bretaña, 1880.
Fuente: Carder, T., 1990. The Encyclopaedia of Brighton. Brighton: East Sussex County Libraries. Elaboración propia.



En 1874 la publicación de *Das Hotelwesen der Gegenwart* del suizo Edmond Guyer Freuler marca el diseño de proyectos arquitectónicos ad hoc en la línea funcional que este plantea. El último cuarto de siglo recoge los mejores ejemplos de la alta hostelería. Con su máxima expresión representada por el hotel Ritz, el *Palace Hotel de la*

Belle Époque se extiende por las ciudades y los centros turísticos europeos. Convertidos en su mejor aliado, la Belle Époque finalizará con el estallido de la Primera Guerra Mundial. La Segunda Guerra Mundial, acabará con los *palaces* ante la invasión del turismo de masas y la demanda de servicios funcionales (Fúster 1991, 154).

2. El programa higienista: luz, aire y sol. La trasgresión del hotel urbano

A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, una corriente de pensamiento comienza a otorgar gran influencia e importancia al entorno socioespacial y ambiental en la génesis y evolución de las enfermedades. Asentada en la influencia positiva de la naturaleza sobre el individuo y la falta de salubridad de las ciudades industrializadas, la corriente establece una visión renovada del binomio hombre y entorno. El paradigma higienista, impulsor de las topografías médicas a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX (Urteaga 1980), promueve la desaparición de las lacras sanitarias mediante su prevención más que por su curación. Una posición que implica no solo cuestiones de salud física, sino también de salud mental y social.

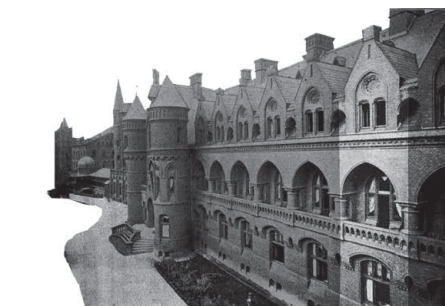
Esta generalización del concepto de enfermedad como producto social involucra a las formas de proyectar y entender la arquitectura y la ciudad. La prevención mediante la incorporación de los beneficios del clima –ventilación, luminosidad, aireación... – de manera permanente al espacio habitable solo se puede conseguir a través de la modificación del espacio arquitectónico. Una transformación en la que deja de tener cabida el lenguaje historicista. El desequilibrio que establece este entre la teoría y la práctica se agudiza por las apremiantes solicitaciones que provienen del exterior. Su pluralidad generalizada, no aceptada por la ciencia de la construcción, le obligará a reducir el concepto de estilo a una forma decorativa aplicable a un esqueleto portante genérico.

Mientras que la Sociedad para la Mejora de las Condiciones de los Pobres de Nueva York denuncia una situación de un parecido

lamentable con las descripciones realizadas hacia 1845 por Engels o Dickens de la ciudad industrial europea, la arquitectura historicista se preocupa más por los problemas de la calificación formal que de los problemas técnicos y funcionales. Pero si los recursos estilísticos históricos impiden a los arquitectos afrontar sin prejuicios los problemas de su tiempo, al menos obligaba a ver que las formas pasadas resultan del período en el que nacen. Un ejercicio de reflexión sobre la necesidad de adecuar la arquitectura a las exigencias de su tiempo (Benévolo 1992, 242).

Este cambio no lo tardará en adoptar la arquitectura hotelera de los centros de turismo europeos a lo largo del siglo XX. En un instante determinado, esos hoteles urbanos característicos del 1860, y pautados por un patrón arquitectónico historicista de patio interior y manzana cerrada, cambian su modelo de referencia. Si a finales del XVIII –persiguiendo los beneficios saludables de las aguas termales y marinas– el tránsito de la lógica terapéutica a la lógica del ocio desencadenó la primera aproximación al modelo de hotel urbano, de nuevo la búsqueda de la naturaleza –el aire seco, el sol, el paisaje– y su integración en el espacio arquitectónico irá dando forma al modelo de hotel panorámico de dos piezas y abierto al paisaje.

Empujados por la observación empírica de la inmunidad física de las poblaciones de montaña, ciertos investigadores identifican al clima seco y la pureza del aire como agentes terapéuticos. Bajo la presión que impone la tuberculosis –que acaba con una cuarta parte de la población europea (Duarte 2005)–, comienzan a definirse los parámetros



 terrazas individuales.
  terrazas colectivas.
  terrazas escalonadas.
  climatismo.
  helioterapia.
 HBT hotel balneario termal.
  arquitectura no racionalista.
 SAM sanatorio de montaña.
 HBM hotel marítimo.

Fig. 2. Sanatorio Göbersdorf, Göbersdorf, Alemania, 1854.

Fuente: Grillot, H., 1901. *Lutte contre la tuberculose. Le sanatorium, sa possibilité, son organisation*. Paris: C. Naud, éditeur. Elaboración propia.

arquitectónicos básicos de la higiene bajo el dictado de los avances médicos. Poco a poco, la aplicación de la terapia empírica, hace surgir unos espacios acotados, especialmente diseñados para la prevención y la cura sanitaria. A pesar de ello, la ausencia de una concepción cerrada de este tratamiento en sus inicios (Hunziker 1998) impide el desarrollo de un modelo arquitectónico específico.

Esta última e importante circunstancia convierte el hotel en referente de las formas de habitación colectiva. El hotel de lujo, como parte de la oferta complementaria de la práctica balnearia o de los baños de mar, aparece aquí como parte esencial de la lógica terapéutica de montaña. Aun compitiendo en lujo y ostentación –resultado de la práctica social de la alta burguesía europea y el estilo arquitectónico historicista–, algunos comienzan a incorporar aspectos netamente funcionales, producto de las necesidades sanitarias de los enfermos. Y es que al primer programa de cura desarrollado en Göbersdorf (Alemania) hacia 1854 (figura 2) por el doctor Hermann Brehmer (Guillaume 1986), el doctor Peter Dettweiler le incorpora importantes innovaciones en 1876.

Mientras que el proyecto de E. Oppler –bajo los dictámenes del doctor Brehmer y a través de una reinterpretación del estilo gótico alemán– simplemente se diseña basándose en el modelo de *palace hotel* de la época, la propuesta del doctor Dettweiler constituirá una referencia por su programa y la distribución interior de funciones (Cremnitzer 2005, 39). En este centro de Falkenstein (Alemania) amplias terrazas –abiertas, bien soleadas y protegidas del viento y la nieve– comienzan a aparecer para las curas de reposo al aire libre (Davis 1996). Sus beneficios para la salud, impulsados desde 1840 por el doctor George Boudington, a los que ya se aproximó Lavoisier en el siglo XVIII, provocan importantes cambios en los criterios de diseño.

Las incorporaciones funcionales al lenguaje decorativo historicista del hotel de lujo encuentran aquí su lugar. Aunque su origen se sitúa fuera del edificio –en su aproximación al aire y a la naturaleza–, el cambio se materializa inicialmente con esta galería aterrazada adyacente a la fachada sur de su planta baja. Su vocación colonizadora le permitirá extenderse poco a poco a toda la altura del edificio (Cremnitzer 2005, 122). Luego adquirirá la condición individual vinculada a cada habitación. El exterior se convierte así en un nuevo espacio integrado en el propio proyecto. Pero los progresos en los tratamientos médicos y los rápidos avances científicos demandan una adaptación más profunda del lenguaje formal de la arquitectura de la época.

A finales del siglo XIX, el importante desarrollo y difusión del tratamiento de helioterapia por el doctor Auguste Rollier en Leysin (Delachaux 1993) y por el doctor Oskar Bernhard en Saint Moritz (Suiza), termina por romper el esquema claustral en busca de la luz, el aire y del soleamiento. Adscrita hasta entonces a diversos programas arquitectónicos, la arquitectura de patio interior y manzana cerrada, tan característica del hotel urbano, comienza a abrirse. La estructura ordenadora de los espacios se transforma. Logías, pórticos o corredores conectan ahora paquetes individuales de programas

–dormitorios, zonas comunes y servicios– con el objetivo de extender los beneficios del clima –el aire, el sol y el paisaje– al mayor número de pacientes.

Pero va a ser en Suiza donde se concreten estas innovaciones espaciales a partir de 1889. Principalmente a través de las realizaciones del doctor Karl Turban. Primero junto al arquitecto E. Harting en 1899 para el desarrollo de la Estación Terapéutica Alemana en Davos (Cremnitzer 2005, 39). Después con la propuesta presentada en Inglaterra para el Concurso Internacional de Sanatorios de 1902, junto al arquitecto suizo Jacques Gross. Aunque influenciados por los proyectos alemanes, ambos inauguran la concepción terapéutica cerrada (Miller 1992), el internado de los pacientes –para verificar sus progresos y garantizar un tratamiento sistemático– y con ello el nacimiento del modelo específicamente sanatorial.

Aunque no realizado, los principios arquitectónicos y programáticos del sanatorio de Jacques Gross se aplicarán a diversos proyectos posteriores. La división de programas propuesta define el edificio. El uso hospitalario –zonas de habitaciones y camas para enfermos– se desarrolla en una pieza longitudinal curvada y abierta al paisaje. En su parte central, dispuesto perpendicularmente al eje, se ubica un edificio de dirección –administración, gestión y servicios– y una zona médica –para la asignación de tratamientos e hidroterapia–. Las amplias galerías de cura alemanas se sustituyen por grandes ventanales abatibles orientados al sur (Cremnitzer 2005, 39), capaces de introducir el aire y el sol en toda la habitación.

Uno de los primeros proyectos construidos bajo estos preceptos lo encontramos en las islas Británicas (Bowditch 1999, 461). En Midhurst en 1905 se realiza el King Edward VII Sanatorium de los arquitectos Percy Adams y Charles Holden. Inspirado en el concepto arquitectónico del doctor Karl Turban, establece dos piezas longitudinales –la principal con las habitaciones para los pacientes–. Paralelas y de distinto tamaño,

quedan unidas transversalmente por una sección administrativa central. Las alas habitacionales, con galerías abiertas independientes –que separan ambos sexos– y ventanas abatibles orientadas al sur –a imagen del proyecto de Jacques Gross–, exponen a sus pacientes internos a los efectos del aire puro, del sol y a la tranquilidad del paisaje.

A principios del siglo XX, la consolidación del programa sanatorial parece confirmar la ruptura del lenguaje arquitectónico y funcional hasta entonces compartido con el modelo hotelero. Una diferenciación que se produce tan solo en apariencia. La exaltación de la Madre Naturaleza y la aparición de los primeros clubes turísticos en los paisajes alpinos de centro Europa Austria, Suiza y Alemania (Secall 1983, 83)– reflejan el despertar del amor por la naturaleza (Knebel 1973, 42) difundido entre otros, por el paradigma higienista. A través de esta búsqueda de la naturaleza como profilaxis del cuerpo, el hotel ofrece el bienestar saludable del clima como parte esencial de su repertorio funcional.

3. El sanatorio popular como modelo. Innovación y racionalidad funcional

En la traslación de los principios del modelo sanatorial a la arquitectura hotelera, tienen mucho que ver las importantes innovaciones que se estaban llevando a cabo a comienzos del siglo en Davos. La construcción del ferrocarril había sido determinante para que en esta ciudad suiza surgiesen hoteles, sanatorios y villas para acoger a pacientes acaudalados y turistas de montaña (Duarte 2005). La difusión del modelo de cura se aprecia en diferentes villas y hoteles, en la integración de galerías al aire libre, como la que realiza en 1905 el arquitecto suizo Gaudenz Issler, alterando la Haus Caselva, de estilo nacional romántico (Campbell 2005, 8). La cura, pero sobre todo la prevención, comienzan a generalizarse.

En este contexto, los gobiernos tienen que dar respuesta a la fuerte demanda. Si hasta entonces los establecimientos sanitarios eran instituciones privadas con carácter de hotel de lujo, ahora aparecen las primeras instituciones públicas o populares.

La ajustada inversión conlleva una racionalización funcional y constructiva que determinará su lenguaje arquitectónico. Llamados “sanatorios pobres”, tienen su prototipo en el complejo alemán de Ruppertshain, cerca de Falkenstein (Sauret 2001). Pero los mejores ejemplos de esta arquitectura emergente se van a encontrar en Davos. En 1907 Otto Pflughard y Max Haefeli proyectan un edificio cuya arquitectura sintetizan a la perfección el eslogan *Licht und Luft*.

Evocador de la arquitectura de vanguardia que estaba por venir, el sanatorio Queen Alexandra (figura 3) es portador de la tradición de cubiertas planas con la que se

experimenta en Davos desde 1872 (Campbell 2005, 19). Como un modelo evolucionado del proyecto del doctor Karl Turban y del arquitecto Jacques Gross, este centro de helioterapia se sitúa estratégicamente sobre el paisaje. Perpendicular a la ladera de la montaña, una única pieza longitudinal se abre al sur y al valle. Agrupados en su zona central, las zonas médicas, de dirección y de administración se articulan en dos brazos de habitaciones con terrazas. Algo inclinados respecto del eje longitudinal del edificio, lo protegen a su vez de la posible acción del viento.

En el sanatorio Queen Alexandra, donde colabora el ingeniero Robert Maillard, los arquitectos Otto Pflughard y Max Haefeli, avanzan en el diseño de la terraza privada y colectiva para las curas. En relación con el soleamiento, todos los espacios con camas están orientados al sur a través de grandes ventanales. Pero el espacio de la terraza –como nexo con el cielo, el aire y el sol– también se lleva a la cubierta plana de este sanatorio de Davos. En la azotea, se levanta un pabellón para convalecientes, una zona de cura colectiva. Un espacio público semicubierto de conexión con el aire y con el sol, que libera o tamiza, pero que permite la máxima conexión con el entorno y con sus condiciones ambientales.

La división entre exterior e interior parece desaparecer en esos mismos años. Las ventanas se abren y, de manera individualizada, permiten sacar las camas a las terrazas. El doctor Dosquet define así un novedoso sistema de cerramientos practicables en guillotina: el pórtico Dosquet (Cremnitzer 2005, 72). Aplicado por vez primera en el hospital Nordend de Berlín, las grandes superficies

acristaladas se repliegan para permitir la continuidad total del exterior con el espacio interior de cura. Un espacio configurado a la voluntad del enfermo y subordinado al aire libre, la luz y la orientación de la vista al sol (Dans Liernur 1987). Un sistema de máxima relación con el ambiente exterior del edificio que queda expuesto a sus fluctuaciones naturales.

El debut de una reflexión sistemática en torno a esta arquitectura se encuentra en el París de comienzos del siglo XX. Desde 1913, el arquitecto Henri Sauvage construye *immeubles à gradins* o edificios retranqueados y aterrazados, generalizando el diseño sanatorial en la vivienda y en el entorno urbano. Un patrón heredado de la arquitectura hospitalaria alemana y particularizado en los modelos teóricos elaborados por el doctor David Sarason y diseñados por el arquitecto G. Bähr en Berlín en 1902 (Cremnitzer 2005, 50). Difundido ampliamente en el I Congreso Internacional para la Tuberculosis, le acabará dando forma el doctor Oskar Bernhard hacia 1917, con la ampliación de su clínica de helioterapia en Saint Moritz (Hunziker 1998).

Pero es el proyecto del arquitecto alemán Richard Döcker el que señala una fecha concreta en el progreso funcional de la arquitectura. Próximo a Stuttgart, en 1928 se inaugura el sanatorio de Waiblingen (figura 4). El edificio se construye atendiendo a una planta fragmentada donde tan solo la orientación del ala de convalecencia viene predeterminada por el asoleo. Se trata de un largo pabellón de habitaciones, en el que por vez primera aparece el *Terrassentyp* (“estilo terraza”) (Döcker, 1929), y en el que estas cumplimentan un fin funcional igualitario extensible a todo el edificio. De un modo total, las terrazas de los distintos pisos reciben la misma luz, el mismo sol, las mismas vistas. Ningún nivel establece una supremacía sobre otro, en la que aparezca alguno de ellos perjudicado.

Waiblingen se convierte en el proyecto higienista integral en que planta y sección dependen por completo de los nuevos postulados. Es el primer prototipo de la arquitectura del

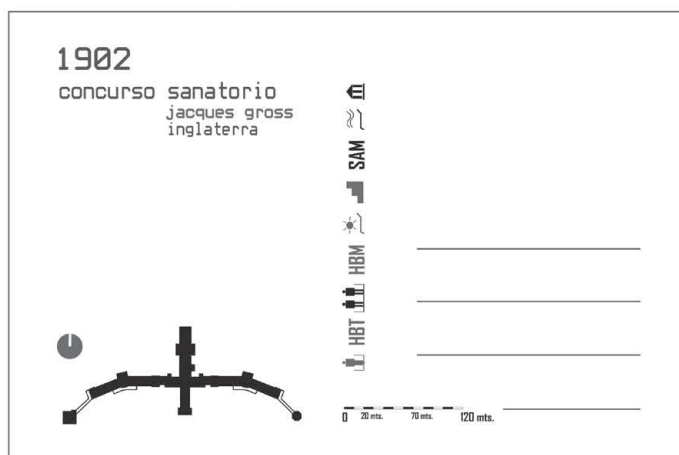
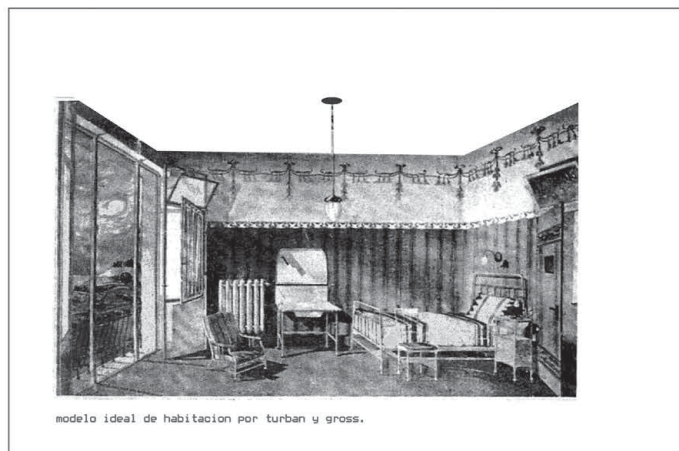


Fig. 2. Propuesta de Turban para el Concurso Internacional de Sanatorios, Midhurst, Gran Bretaña, 1902.
Fuente: Miller, Q., 1992. Le sanatorium: architecture d'un isolement sublime. Lucerna: Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. Elaboración propia.

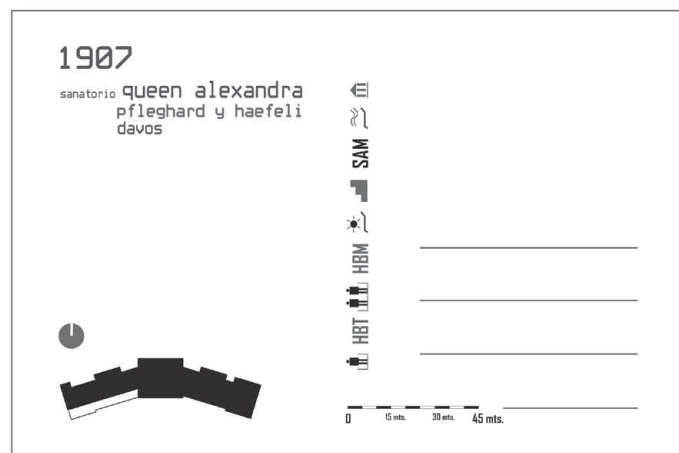


Fig. 3. Queen Alexandra Sanatorium, Davos, Suiza, 1907.
Fuente: Giedion, S., 1929. Befreites Wohnen. Zürich-Leipzig: Orell Füssli Verlag. Elaboración propia.

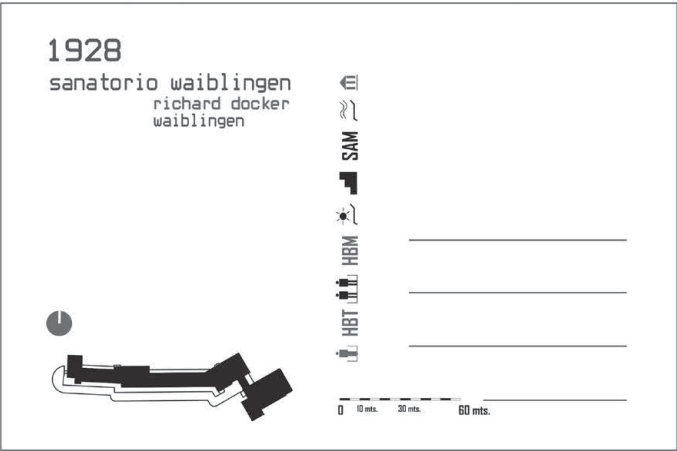
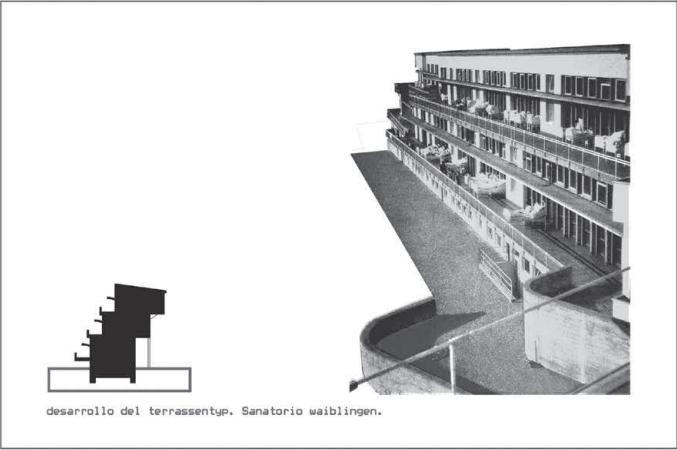


Fig. 4. Sanatorio Waiblingen, Waiblingen, Alemania, 1928.
Fuente: Döcker, R., 1929. Terrassentyp. Stuttgart: Akademischer Verlag
Dr. Fritz Wedekind & Co. Elaboración propia.

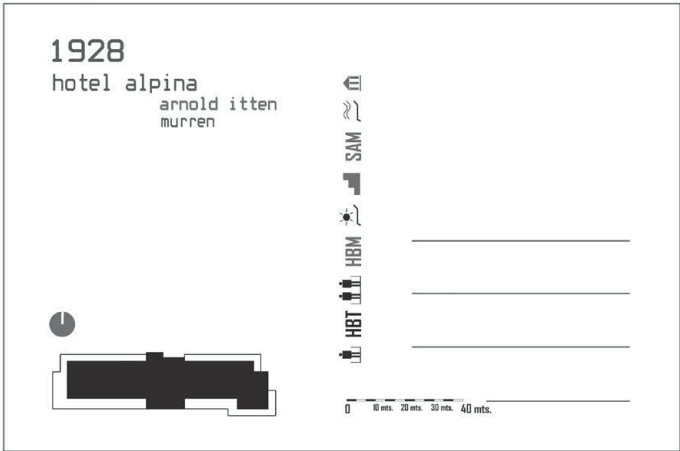


Fig. 5. Hotel Alpina y Edelweiss, Mürren, Suiza, 1928.
Elaboración propia.

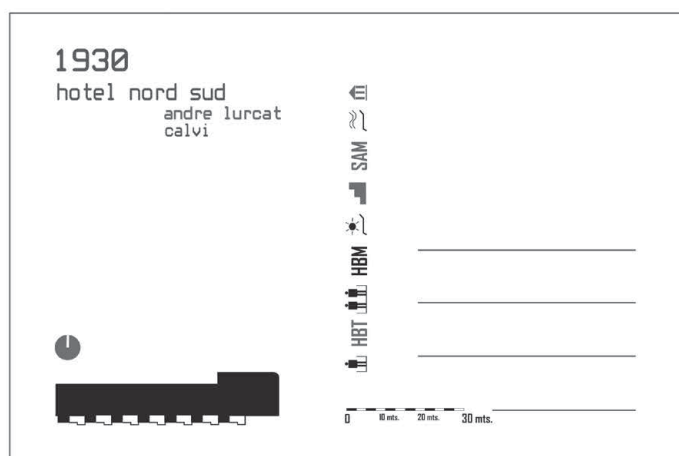
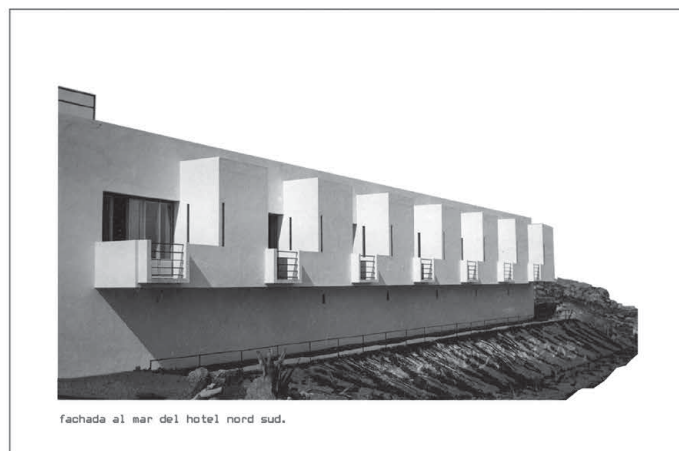


Fig. 6. Hotel Nord-Sud, Calvi, Francia, 1930.
Fuente: Cohen J. L., 1995. André Lurçat, 1894-1970: autocritique d'un moderne, Lieja: Mardaga. Elaboración propia.

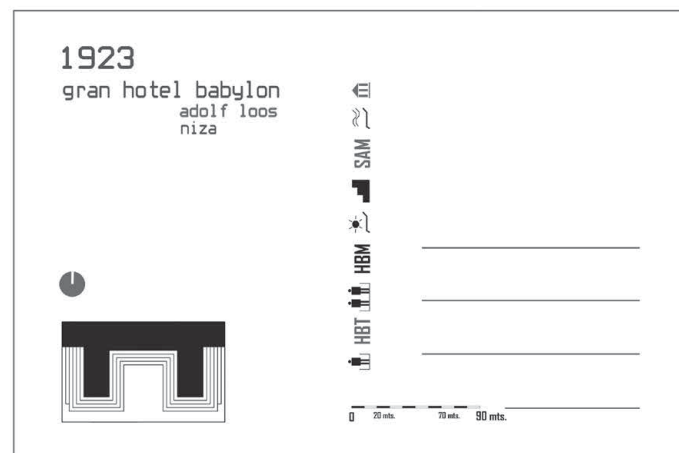
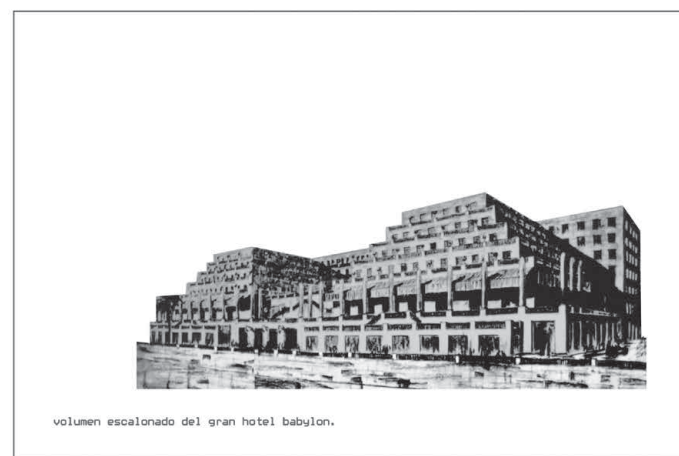


Fig. 7. Gran hotel Babylon, Niza, Francia, 1923.
Fuente: Frechilla, J., 2004. Loos, Conjunto de veinte villas en la Costa Azul, Colección Arquitecturas Ausentes del siglo XX, N°14. Madrid: MOPT. Elaboración propia.

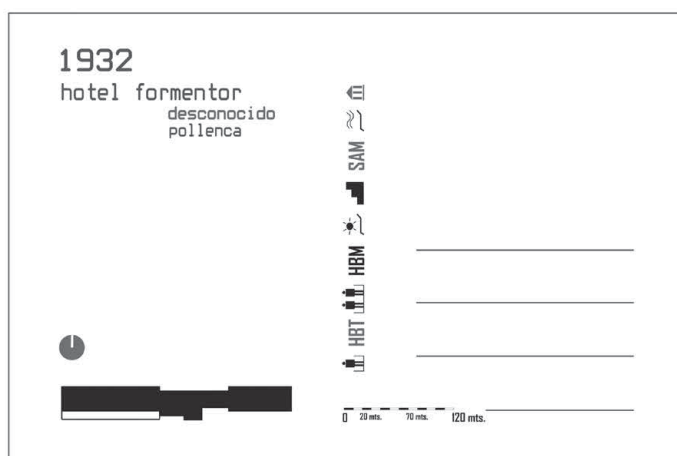
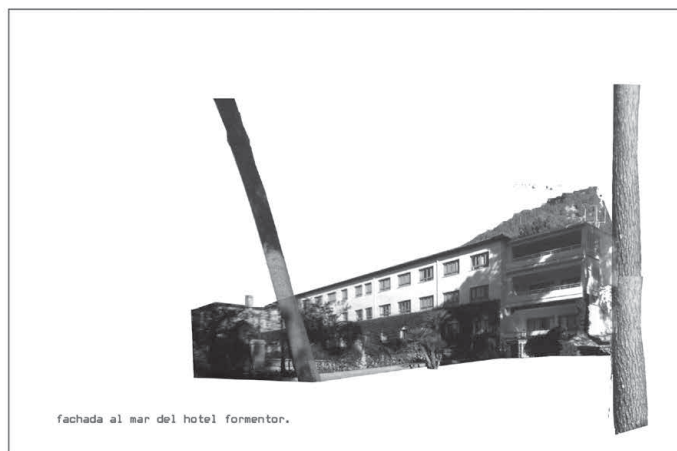


Fig. 8. Hotel Formentor, Pollença, España, 1932. Fuente: AA. VV, 2002. Arquitectura del Sol. Valencia: Colegio Oficial de Arquitectos. Elaboración propia.

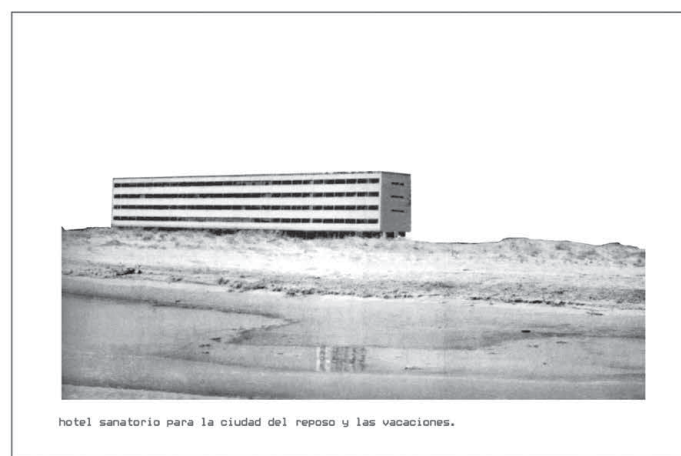


Fig. 9. Hotel Sanatorio para la Ciudad del Reposo, Barcelona, España, 1937. Fuente: Elaboración propia con base en Wall, A., 1988. Cities of Childhood. Londres: Architectural Association.



Fig. 10. Acceso masivo al sol.
Fuente: Wall, A., 1988. *Cities of Childhood*.
Londres: Architectural Association.
Elaboración propia.

Movimiento Moderno (Miller 1992, 24). La publicación de *Terrassentyp* recoge la esencia del proyecto: “lo que verdaderamente hace saludable y completamente higiénica la clínica es la utilización de sus terrazas, ley extensible a cualquier tipología, ya sea la vivienda colectiva, la unifamiliar, el hotel o el edificio de oficinas. Con ello se puede incluso garantizar la salubridad de la ciudad y, por extensión, al tratarse siempre de cubiertas planas, embellecer su hasta entonces torturado perfil” (Döcker 1929).

Se da forma a un sistema evasivo. La nueva arquitectura sanitaria popular parece acabar con la época acumulativa de estilos, reducidos a un decorado y aplicados a un esqueleto portante genérico. La línea horizontal, otorgada por los avances técnicos, hace posible un tipo de construcción universal adaptada al individuo, a la facilidad de su función y que sirve más exactamente al creciente número de necesidades su tiempo –la higiene, la economía, la colectividad–. El vidrio revoluciona la pared. Pero la propia pared se siente de pronto sorprendida por los paramentos aterrizados.

4. La vuelta de la vista al sol. Aproximación al hotel turístico

Finalizada la Primera Guerra Mundial y reconducida la economía tras la crisis bursátil de 1929, comienzan a crecer las expectativas de mejora. Los gobiernos empiezan a tomar conciencia de los importantes efectos económicos y sociales del turismo, que se acompaña con la irrupción del proletariado al que se le había denegado el acceso a las vacaciones hasta entonces. En la Conferencia Internacional del Trabajo de Washington y Ginebra de 1924, además del acceso al descanso laboral, se demanda la necesidad de organizar el ocio al que cada vez más sectores sociales tienen acceso (*figura 10*). Sin embargo, las restricciones en la libertad de movimientos de los turistas nacionales al exterior, limita el turismo internacional (Secall 1983, 82).

Por el contrario, el incremento del turismo nacional desencadena en los países centro-europeos un desplazamiento casi masivo a la montaña. Los clubes turísticos del proletariado –de origen marxista (Knebel 1973, 42)– y los clubes alpinos de la burguesía facilitan el acceso turístico a los Alpes (Secall 1983, 85). La lógica terapéutica que impulsó a mediados del XIX el viaje a las alturas, abre una vía de utilización de la naturaleza alpina basada en el turismo de sol y nieve. Así, la concepción del modelo sanatorial, entre 1925 y 1930, se traslada a la nueva arquitectura hotelera que participa de la vanguardia arquitectónica, como en el proyecto del arquitecto Arnold Itten (*figura 5*) para el hotel Alpina y el Edelweiss en Mürren (Suiza).

Dentro del turismo climático, los centros costeros europeos congregan parte de las evoluciones arquitectónicas más destacadas. La tradición en torno a los baños de mar frío en el Báltico, el canal de la Mancha y el mar del

Norte comienza a trasladarse al sur. Con escala intermedia en la Costa Azul francesa y la Riviera dei Fiori italiana, el auténtico turismo de sol y playa aparece hacia 1930 en el litoral más cálido del Mediterráneo (Füster 1991, 142). El modelo sanatorial, pero sobre todo su terraza individual o colectiva, empieza a ser indisoluble de las diferentes formas de habitación colectiva dedicadas al turismo de ocio, descanso o terapia.

Con un fragmento de sol y aire anexo a la función de habitar y de disfrutar experimenta el arquitecto André Lurçat en 1930. Siguiendo el ejemplo de la arquitectura hotelera de vanguardia, en el hotel Nord-Sud (*figura 6*) en Calvi, en el litoral corso, el arquitecto francés alinea longitudinalmente, siete amplias habitaciones orientadas al sur. En busca de la transparencia con el exterior, les dota de terrazas individuales que permiten la contemplación del paisaje mediterráneo. Las habitaciones del hotel, verdaderas células *Existensminimum*, son eco de las estancias que él mismo diseñó para el sanatorio de Durtol (Francia) en 1929 y bajo la orientación del doctor Labesse (Cremnitzer 2005, 131).

Pero la exploración del modelo hotelero aterrazado tiene un inicio algo anterior. En la ciudad de Niza, en la Costa Azul, se plantea en 1923 un proyecto no realizado para un gran hotel. En el lugar que ocupa aún hoy el hotel Negresco, Adolf Loos proyecta el gran hotel Babylon (*figura 7*). Producto de un escalonamiento, este sistema aterrazado permite individualizar e introducir en el interior las cualidades del ambiente exterior. La fachada soleada y los lados este y oeste se alargan por medio de la construcción de cuerpos transversales (Loos 1993). Las estancias del hotel, todas exteriores, permiten el disfrute

del sol y del aire y la ubicación de jardines como espacios naturales próximos a sus habitaciones.

En esta última década, se promueve la necesaria reforma y adecuación de los equipamientos en los antiguos centros turísticos europeos. En las estaciones marítimas británicas, la búsqueda del sol y de la brisa marina, altera la concepción de la arquitectura turística historicista del siglo XIX. Aquella primera generación de hoteles de lujo de 1860, oferta ahora el bienestar saludable del clima como parte esencial de su repertorio funcional. Un cambio que se materializa con galerías adyacentes a la fachada sur de la planta baja de importantes hoteles. A semejanza del Grand Hotel de Brighton, el Royal Victoria Hotel de St Leonards asume estas innovaciones en toda la altura de su fachada sur (Winter 2007).

En las islas Baleares, campañas como la de la Sociedad de Fomento de Turismo de Mallorca promueven también esos cambios. En 1932, en la torre Eiffel parisina, se hace publicidad de un hotel recién inaugurado. Impulsado por el abogado argentino Adán Diehl en 1929, el hotel Formentor (*figura 8*) se ubica en un paraje natural en el extremo sur de la isla. Aunque sin aportar ninguna innovación arquitectónica, interesa el lenguaje común que comienzan a utilizar los hoteles frente al mar. Concebido como una pieza longitudinal y abierta al paisaje, un corredor central distribuye las habitaciones orientadas al mar o a la montaña. De líneas sobrias y horizontales, las terrazas se sustituyen por amplios ventanales a la naturaleza.

En 1937 la racionalización de la propuesta del GATCPAC para la Ciudad del Reposo y las Vacaciones (*figura 9*) manifiesta aparentemente la consolidación del hotel turístico en su relación con la naturaleza y con la optimización habitacional. Son unos alojamientos que están compuestos por células mínimas –cabinas dormitorio con dos camas superpuestas, un guardarropa y un lavabo-ducha anexo–, accesibles desde largas galerías y con amplias terrazas colectivas. En la azotea,

hay restaurantes como oferta de servicio y como espacio público. En planta baja, se encuentran apoyos aislados que suspenden el paquete habitacional, permitiendo la continuidad del paisaje. Es un nivel donde los servicios quedan reducidos a las cajas de escaleras y a sus respectivos ascensores.

Con el final de la Segunda Guerra Mundial, la emergencia de un turismo de masas encuentra en el hotel turístico la solución a sus demandas de servicios funcionales. En el transcurso del siglo XIX, el descubrimiento del litoral desplegó la arquitectura del mar y su auge, el anhelo por respirar aire marino. A comienzos del XX, en el período de entre-guerras, la vuelta de la vista al sol y su integración como parte esencial de su programa transformaron la estructura ordenadora de sus espacios. El hotel se abrió de manera definitiva al paisaje. Mientras, sus habitaciones, encontraron su prolongación natural al exterior a través de terrazas individuales o colectivas. El aire y el sol pasaron a formar parte del proyecto hotelero, que ahora se extiende por amplias zonas geográficas.

BIBLIOGRAFÍA

Benévolo, L. *Introducción a la Arquitectura*. 2.^a ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1992.

Bowditch, V. The English Sanatorium: three leading institutions as seen through American eyes. The newly completed King's Sanatorium in Sussex. *Journal Outdoor life* 1906 (3), 1999, pp. 461-464.

Campbell, M. What Tuberculosis did for Modernism: The Influence of a Curative Environment on Modernist Design and Architecture. *Medical History*, 49 (4), 2005, pp. 463-488.

Capitel, A. *La arquitectura del patio*. Barcelona: Gustavo Gili, 2005.

Chadefaud, M. *Aux Origines du tourisme dans les pays de l'Adour. Du mythe à l'espace: un essai de géographie historique*. Pau: Dep. de Géographie et Aménagement de l'Université de Pau et Centre de Recherches sur l'Impact Socio-Spatial de l'Aménagement, 1987. 1.010 pp.

Corbin, A. *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Madrid: Mondadori, 1993. 383 pp.

Cremnitzer, J. B. *Architecture et Santé: Le Temps du Sanatorium en France*. París: Picard, 2005. 168 pp.

Dans Liernur, P. *Wladimiro Acosta y el expresionismo alemán*. Buenos Aires: FAU-UBA, 1987.

Davis A. L. History of the sanatorium movement. En: Rom, W.N.; Garay, S. (eds.). *Tuberculosis*. Boston: Little Brown and Company, 1996.

Delachaux, N. *Les sanatoria dans l'arc alpin*. Lucerna: Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Département d'Architecture, 1993.

Döcker, R. *Terrassentyp: Krakenhaus, Erholungsheim, Hotel, Bürohaus, Einfamilienhaus, Siedlungshaus, Miethaus, und die Stadt*. Stuttgart: Akademischer Verlag Dr. Fritz Wedekind & Co, 1929.

Duarte, I. Sanatorios para tuberculosos: auge y decadencia. *Ars Medica*, 11 (11), 2005, pp. 203-218.

Fúster, Luis F. *Historia general del turismo de masas*. Madrid: Alianza, 1991.

Guillaume, P. *Du désespoir au salut: Les tuberculeux aux 19 et 20 siècles*. París: Aubier, 1986.

Hunziker, E. *Projet de réhabilitation du sanatorium de Guebriant a Passy (Haute-Savoie)*. Ginebra: Institut d'Architecture Université de Genève, 1998. Trabajo de Maestría inédito.

Knebel, H. *Sociología del turismo. Cambios estructurales en el turismo moderno*. Barcelona: Editorial Hispano Europea, 1973.

Loos, A. *El Grand-Hotel Babylon. Escritos II. 1910/1932. El Croquis*, Colección Biblioteca de Arquitectura, 2, 1993.

Martí Arís, C. Las variaciones de la identidad. Ensayo sobre el tipo en la arquitectura. Barcelona: Serbal, 1993.

Miller, Q. *Le sanatorium: architecture d'un isolement sublime*. Lucerna: École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Département d'Architecture, 1992.

Moldoveanu, M. *Ciudades termales en Europa*. Barcelona: Lunewerg, 1999.

Pevsner, N. *The History of Building types*. Princeton: Princeton University Press, 1976. (Tr. Española de Pujol A. *Historia de las Tipologías Arquitectónicas*. Barcelona: Gustavo Gili, 1979.)

Sauret, J. La cura sanatorial de la tuberculosis. *Enfermedades emergentes*, 3 (4), pp. 199-205.,

Secall, R. *Turismo, ¿democratización o imperialismo?* Málaga: Universidad de Málaga, 1983.

Urteaga González, J. L. Miserias, miasmas y microbios. Las topografías médicas y el estudio

del medio ambiente en el siglo XIX. *Geocrítica*, 29, 1980, pp. 50.

Winter, G. Health and the Development of Seaside Resorts. Seaside Heritage: colourful past, bright future, 2007. [Online] Disponible en: http://www.english-heritage.org.uk/upload/pdf/Health_and_the_Development_of_Seaside_resorts.pdf

[Accedido el 10 de septiembre de 2009]

3.2.

Génesis y evolución de la marina turística

Nuria Nebot Gómez de Salazar

RESUMEN

En este artículo, se estudia el nacimiento y evolución del puerto deportivo en el paisaje turístico de climas cálidos. Para ello, se analiza la tipología de los puertos construidos en el arco mediterráneo, una de las costas con una mayor oferta turística y concentración de instalaciones náuticas a nivel mundial. Dicho análisis permite profundizar en las características morfológicas de los puertos y su relación con la costa y los enclaves turísticos.

ABSTRACT

This paper studies the birth and evolution of marinas on the tourist landscape in warm climates. For this, the built port in the Mediterranean Arch is analysed. The mediterranean area is one of the coasts with the highest global touristic destinations and concentration of water sports facilities. This analysis will increase our knowledge and understanding of the morphological characteristics of ports and their relationship to the coast and tourist sites.

Los puertos deportivos y las marinas turísticas han estado íntimamente relacionados con el desarrollo turístico. En la clasificación sobre las “piezas mínimas del turismo”, los puertos y las marinas forman parte de las “piezas” que equipan el territorio, de las que se producen cuando se agotan los atractivos naturales de un lugar o de aquellas en las que se quiere ofrecer una mayor calidad. Las marinas y los puertos ofrecen un plus de exclusividad y distinción, que los sitúa entre los equipamientos de uso privado que a su vez son atractivos turísticos para toda la población.

El estudio de los puertos y marinas turísticos se puede enfocar desde varias perspectivas. Desde la economía como un motor para el desarrollo; desde el turismo como un nuevo atractivo; desde la práctica social como un elemento de distinción y de relación exclusiva; desde el deporte como una alternativa relacionada con la naturaleza, pesca, náutica o vela; o como un elemento más del fenómeno turístico. En este artículo interesa estudiarlo desde su condición física, como un artefacto-recurso que interpreta y modifica el territorio para mejorar sus capacidades turísticas. En otras palabras, estudiar los puertos deportivos y las marinas turísticas como una forma de construir el espacio turístico.

Son muy escasas las publicaciones que abordan el estudio de estas piezas desde esta perspectiva¹. Algunas lo han hecho como una extensión de la ingeniería portuaria²; otras desde los problemas de erosión y estabilidad de la costa³. En uno y otro caso se hace caso omiso a su condición urbanística y espacial. El debate que interesa resolver en este artículo, que se complementa con un

1 | En esta línea de investigación cabe rescatar algunos de los escasos trabajos realizados, como el de Rosa Barba y Ricard Pié (1996), el de Berriolo y Siritto (1972) o las publicaciones de las revistas francesas *Architecture Française* y *Techniques et Architecture*, monográficos de arquitectura costera.

2 | Tomasicchio (2002), Chapapría (1998), Adie (1984).

3 | Peña (2004).

segundo artículo en el que se hace una clasificación tipológica de los puertos y marinas del Mediterráneo⁴, es entender cómo se gestan los modelos de referencia y cómo se desarrollan a lo largo del tiempo.

Ante la ausencia de una reflexión como la que se propone y en la necesidad de buscar un método para clasificar la información obtenida, se decide construir una tabla cronológica⁵ con todas aquellas experiencias náuticas recogidas y publicadas en las fuentes consultadas, para con ello hacer una lectura de la génesis y evolución morfológica de las marinas a lo largo del siglo XX, y detectar cuáles se han convertido en el marco de referencia para posteriores intervenciones.

4 | Por ello, y como parte de la investigación, se decide llevar a cabo la identificación y caracterización de todos los puertos turísticos del arco latino, correspondientes a las costas españolas, francesas e italianas, creando así un catálogo de casi 400 puertos, de los cuales 141 son españoles, 103 franceses y 144 italianos. Unos 400 puertos que se están dibujando, analizando y clasificando según diferentes criterios. A partir de este estudio basado en la experiencia náutica de casi cincuenta años, trataremos de extraer conclusiones y pautas de intervención que puedan ser aplicadas en nuestras costas o bien en otras regiones con un turismo náutico incipiente.

5 | La tabla no es más que una herramienta para ordenar y clasificar la información consultada. Los datos que se incluyen son los siguientes: nombre del puerto, año de construcción o inauguración del mismo, datos de interés en relación con el proyecto o con su autor y las fuentes consultadas.

1. Las primeras marinas. La experiencia norteamericana

Las referencias culturales del turismo de masas, según Marc Boyer⁶, están en el turismo balneario aristocrático británico de finales del siglo XIX y principios del XX, pero ciertas formas de turismo, referidas al turismo de nuevos ricos y al turismo de masas en sus tipologías de la diversión, se inician en los Estados Unidos de América del Norte. Según Boyer (1996, 1999):

“... es América la que domina culturalmente el mundo del siglo XX [...] la capital cultural no se encuentra en Londres, sino en Estados Unidos [...] No es Nueva York el único destino de los europeos, sino que además se establecen como nuevos lugares de atracción turística, los *Estados de la diversión*: California y Florida.”

Las dos “grandes invenciones” del siglo XX en términos del turismo vacacional, son “la *Mediterranéa estival*”⁷ que es el modelo de referencia, y el “*Soleil Tropical*”, el paraíso

6 | Catedrático de historia, doctor de Estado, experto científico de turismo, fundador del departamento de Turismo de la Universidad Lumière-Lyon 2. En su trabajo de investigación sobre la *Invencción del turismo*, Boyer incluye una cronología de episodios, en la que vincula las primeras invenciones y experiencias turísticas a la élite británica: *Novations dans l'élite*, y una posterior fase de popularización de la industria del ocio y del disfrute en Estados Unidos.

7 | A los destinos de la costa sur francesa, se añaden otros países mediterráneos, como España, Grecia e Italia.

alternativo que ofrece el mar Caribe y sus territorios colindantes. América del Norte a partir del siglo XX compite en estos mercados en dos territorios por desarrollar, California, con su clima templado y Florida con sus largas playas de arena fina y el agua tibia a lo largo de todo el año.

Es en estos dos territorios donde se desarrollan los primeros puertos y marinas turísticas, creadas y dirigidas por la nueva industria norteamericana del ocio, la cultura y el consumo de masas.

En California, el ejemplo más paradigmático es la creación del *barrio de Venice*, en Los Ángeles, en 1905, también conocido como el “Coney Island del Pacífico”, un complejo o *resort* de atracciones turísticas, que reproduce el ambiente de la Venecia italiana, con sus canales, góndolas, embarcaderos y arquitectura (figura 1).

Es la invención de un magnate del tabaco, Abbot Kinney, que sueña con transformar un área muy deteriorada de Los Ángeles en un lugar de la fantasía y lo sobrenatural.

En 1904, el creador de este “sueño” envía a un equipo de asesores y arquitectos a la Costa Este con el objetivo de visitar varios complejos o *resorts* recientemente construidos. Los trabajos en Los Ángeles se ejecutan con una rapidez pasmosa y, un año más tarde, en 1905, con la mayor parte de los canales terminados, el lago central y un embarcadero, se inaugura la nueva *Venecia turística*. Regatas, competiciones de natación, conciertos y fuegos artificiales dan la bienvenida a 20.000 espectadores. Aunque muchos de los hoteles y atracciones no se habían finalizado, los alojamientos y servicios existentes son suficientes para satisfacer a aquellos primeros turistas.

El primer proyecto turístico basado en el agua no se piensa desde el deporte y las actividades náuticas, sino desde la organización de la ciudad lacustre como alternativa escenográfica a la ciudad industrial del momento. La marina aparece como la mejor manera



Fig. 1. La Coney Island del Pacífico: Los Ángeles, California, 1904.

para recuperar un territorio abandonado y en malas condiciones y como un magnífico anzuelo para atraer el turismo.

Para entender la aparición de este tipo de artefactos urbanos es necesario conocer la transformación de los valores y las demandas sociales que experimenta la sociedad norteamericana de finales del siglo XIX. Según el filósofo francés Jean Baudrillard (1976), la tendencia a la simulación propia de la sociedad de masas y de consumo responde a la falta de “esencias de hechos humanos” en las grandes ciudades y a la nostalgia de sus habitantes por vivir lo real, el contacto con la naturaleza, y sentir emociones en vivo y en directo.

Rem Koolhaas (2004) se interesa por las nuevas tipologías espaciales y arquitectónicas, escenarios de estos nuevos valores. En su libro *Delirio de Nueva York* analiza el Manhattan de la primera mitad del siglo XX, y coincide con Baudrillard en que la gran ciudad genera la necesidad de experimentar

sensaciones que, si no existen, hay que crear. Las arquitecturas de cartón piedra de Coney Island son el resultado de una búsqueda de sensaciones y de fantasía por parte de una sociedad sedienta de experiencias a la que él denomina *la sociedad de la congestión*.

De esta forma, Estados Unidos se convierte en una fábrica de experimentos y tipologías arquitectónicas a la que podríamos denominar *las tipologías de la diversión*.

La búsqueda de la diversión trae consigo la invención de atracciones y arquitecturas hasta entonces inimaginables.

Hacia principios de siglo, en Florida se inventa una nueva forma de turismo: el *turismo tropical*. Sol, playas de arena fina y una vegetación exuberante. En 1896, con la llegada del tren, se produce el nacimiento de Miami. La línea de ferrocarril se extiende desde West Palm Beach hasta Miami, con una estación en Fort Lauderdale, también conocida como la *Venecia americana*, por el trazado de sus 250 km de

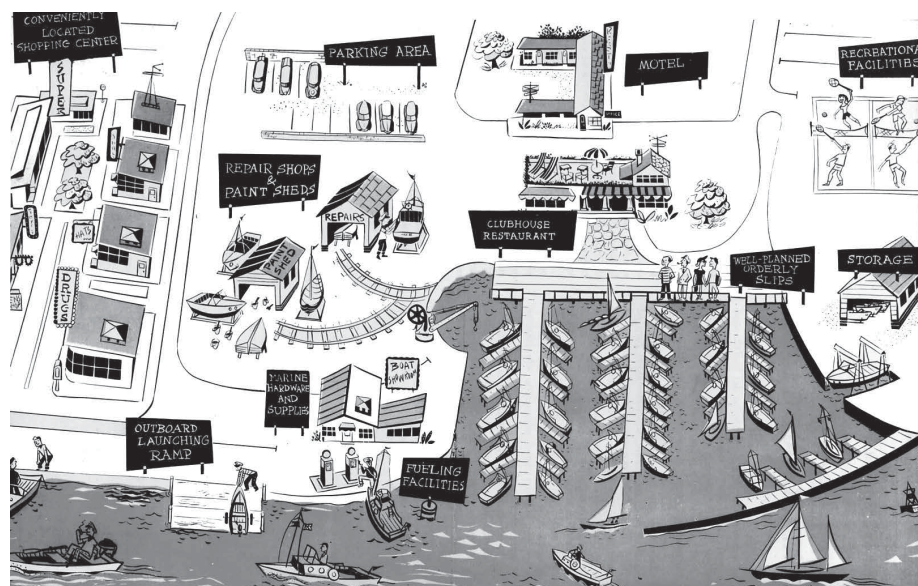


Fig. 2. Todo aquello que una marina moderna debe ofrecer, según Chaney, Crook y Mott, 1963.
Fuente: Berriolo, G., Sirito, G. 1972.

canales de agua. Fort Lauderdale es, en la actualidad, uno de los mayores centros de navegación de vela de Estados Unidos, y uno de los destinos con mayor número de visitantes al año. El mayor desarrollo de la ciudad se produce en la década de los años veinte, durante el *Florida land boom*. En 1920, comienza la construcción de los primeros canales en la ciudad: se eliminan los manglares típicos de esta zona tropical y se crean los primeros “terrenos isla” tan característicos de la imagen de Lauderdale. La transformación territorial de la ciudad se ve afectada por un proceso especulativo frenético⁸.

Tanto en California como en Florida las intervenciones portuarias son fundamentalmente interiores, de saneamiento y urbanización de terrenos inundados. En la Costa Oeste, las

⁸ En febrero de 1925, una comisión estatal censó una población de 5.625 habitantes en Fort Lauderdale. En diciembre de este mismo año, el censo contabiliza 15.315 habitantes, un incremento del 300 % en menos de diez meses.

intervenciones se hacen sobre todo en marismas más o menos extensas situadas frente al mar. En la Costa Este, la construcción de canales facilita la desecación y control del agua en el manglar. En California la línea de costa es abierta y está desprotegida. En Florida hay arrecifes y formaciones dunares que protegen las aguas interiores. Esta circunstancia permitirá que las obras marítimas vayan más allá de la pura ingeniería marítima para dar pie a ciertos proyectos como la Star Island —una isla artificial en la bahía de Biscayne, entre Miami y la isla de Miami Beach, creada por Carl Fisher⁹ y completada, en 1922, mediante el dragado de arena¹⁰—, claramente formalista y con marcado carácter simbólico.

⁹ Cofundador de Miami Beach.

¹⁰ Según R. Pié (1996), las marinas norteamericanas tradicionales se alejan del modelo duro veneciano y permiten un tratamiento suave de sus bordes (por tratarse de aguas tranquilas) donde el verde puede llegar hasta la lámina de agua, como es el caso de Star Island.

En América del Norte, en los años veinte del siglo pasado, comienzan los primeros estudios técnicos para dar respuesta a esta actividad¹¹. El concepto de *marina* queda definido en 1928 por la National Association of Engine and Boat Manufacturers Inc. (NAEBM) como “Lámina de agua modernamente equipada para embarcaciones de recreo, creada para dar respuesta a las necesidades de los marineros de encontrar un lugar tranquilo para comer, dormir, adquirir comida y carburantes, realizar reparaciones en los cascos de las embarcaciones y motores, y dar servicio higiénico y de comunicación con tierra”. Aunque en esta definición solo se plantea la cuestión náutica, desde el inicio, las marinas se proyectan buscando un ambiente recreativo y lúdico integrando diferentes usos y servicios. Chaney, Crook y Mott (1963) resumen las actividades de la “marina moderna” en el dibujo de la figura 2 como “Todo aquello que una marina debe ofrecer” (figura 2).

En este esquema aparecen infraestructuras al servicio de las embarcaciones, como los amarres, la estación de carburante, el taller de reparaciones, el lugar de almacenaje y un salón de muestras de barcos. Junto a estos servicios aparece el club náutico, el restaurante, el motel, la pista de tenis, un centro comercial y una zona de aparcamiento.

Desde 1928, fecha en que se define lo que es una marina, hasta el esquema de organización de un puerto deportivo han pasado treinta y cinco años y la Segunda Guerra Mundial. En este período, como sucede en otros muchos elementos referidos al turismo, hay un gran vacío, un período de muy pocas realizaciones, que cuando se reinician empiezan desde supuestos mucho más avanzados de los que se aplicaron antes del paro que produjo la contienda mundial. Las guerras hicieron avanzar técnicamente la industria náutica y con ello facilitaron que una vez

¹¹ Según V. Chapapría (1998), las primeras instalaciones náuticas para embarcaciones deportivas en Estados Unidos se construyen en los años veinte, siendo la primera marina del mundo, la marina de Santa Bárbara, en California.

recuperada la economía existiese la capacidad y la técnica para cubrir las demandas que pudieran derivarse del turismo náutico.

A principios de los sesenta, Charles A. Chaney, en la publicación *The modern marina* (1963) establece tres tipos de marina:

- "Marina Club" o puerto cuya actividad comercial es mínima.
- "Marina comercial", promovida por algún grupo financiero en la que se ofrece una amplia gama de servicios.
- "Marina municipal", promovida y/o gestionada por organismos públicos en la que la actividad comercial es mínima como en las marinas-clubes, pero en la que los servicios están abiertos al público en general.

2. La experiencia europea. Francia e Italia

Los grandes desarrollos urbanístico-turísticos en Estados Unidos tendrán lugar en las décadas de los años cincuenta y sesenta, tanto en Florida como en California. Los ejemplos más conocidos (Chapapría 1998) son Redondo Beach en San Diego (1956), con una capacidad de 2.000 amarres, Huntington Harbour (1961) con el mismo número de amarres y 2.400 alojamientos, o la Marina del Rey (1963), que aún es la mayor instalación del mundo, con más de 6.000 amarres.

En resumen, en América del Norte, a principios del siglo XX, se inventa la marina turística como mezcla entre la ciudad lacustre y el puerto deportivo, con operaciones de "saneamiento", desecación y canalización

de aguas interiores en territorios con mejor clima que las tierras del norte. La tradición pesquera fluvial, con pequeñas embarcaciones en los lagos, estuarios y aguas tranquilas, encuentra en las marinas y puertos una práctica más ociosa y deportiva en la que se mezcla el motor y la vela con el disfrute de un escenario más idílico.

La construcción de marinas y puertos deportivos en Europa toma como referencia lo que se está realizando en América del Norte. Es cierto que existe una larga tradición náutica en los países del norte. La pesca y la navegación por los ríos y el tráfico por los canales, pero, al igual que en Estados Unidos, esta tradición no es mecánicamente trasladable al Mediterráneo, porque la pesca y la navegación en este mar tiene unas características muy distintas que la de las pequeñas embarcaciones de pesca recreativa que se produce en aquellos países. La experiencia norteamericana es exportable porque ajusta aquellas prácticas históricas a las nuevas formas de recreo deportivo de la navegación del turista e introduce mejoras técnicas significativas (Berriolo 1972). Sin embargo, las diferencias territoriales harán que mientras en América del Norte predominen las marinas y los puertos interiores, en el Mediterráneo sean los puertos exentos.

Dentro del ámbito europeo, Francia está a la cabeza del mercado náutico turístico. El litoral mediterráneo francés, a mediados de los años sesenta, ya contaba con un gran número de pequeños puertos públicos concentrados, sobre todo, en la Costa Azul, puertos-refugio para pescadores, para el tráfico de pequeño cabotaje y, en la medida que cupiesen, para embarcaciones de recreo.

En 1963, el empresario Pierre Cantó promueve el primer puerto privado exclusivamente turístico porque entiende que es negocio financiar una operación de este tipo, ya que había una fuerte demanda insatisfecha de amarres. En dos años, se lleva a cabo la concesión del primer *Port de Plaisance* en el extremo de la playa de la Croisette de Cannes que toma el nombre de su promotor, *Port*

Cantó. Esta iniciativa abre la puerta a otras y con ello a un cambio en las formas de gestión litoral y promoción de los puertos que definitivamente separa las actividades turísticas de las comerciales, pesqueras y de cabotaje, que son menos rentables.

No muy lejos de Cannes, aparece una de las pocas marinas residenciales que se construirán en el Mediterráneo, *Port Grimaud*, otro ejemplo de instalación exclusivamente turística, situada en la bahía de Saint Tropez, iniciativa de François Spoerry, promotor, constructor y arquitecto al mismo tiempo.

Port Grimaud está situado en un terreno de 35 ha en la parte final de la bahía de Saint Tropez, en un lugar inhóspito, de suelos inundables, lleno de mosquitos y aparentemente una de las zonas menos atractivas de la costa francesa. En 1966, tras tres años de brega administrativa, se inicia la construcción de 7 km de canales y muelles edificadas en los que se establece una íntima relación entre las casas y las embarcaciones. El proyecto parte de esta base y los canales, islas y penínsulas edificadas se relacionan como los dedos de una mano (Spoerry 1969). Se trata de una actuación turística de gran envergadura y complejidad, donde la forma de los canales y la lámina de agua condicionan y transforman de forma absoluta el paisaje existente.

Lo novedoso de esta marina es que por primera vez se proyecta una pequeña ciudad sobre el agua, con sus plazas, calles, canales, iglesias, servicios y viviendas, donde se puede acceder en barco hasta cada vivienda. En palabras de Spoerry a un periodista del periódico *L'Alsace*:

"Port Grimaud est né de mon désir d'avoir une petite maison au bord de l'eau avec un bateau devant la porte. Cela n'existe nulle part. Inciter les gens à penser bateau au lieu de penser voiture. Mais j'envisage aussi de créer un village avec son Coeur, sa place, son église, sa maison commune, ses hotels, ses restaurants..."¹²

12 | "Port Grimaud nace de mi deseo de tener una pequeña casa al borde del agua con un barco



Fig. 3. Proyecto de Port Grimaud, Saint-Tropez, Francia, 1963. Fuente: Architecture Francaise n.º 325-326, 1969.

El proyecto tuvo una gran repercusión internacional y muchos gobiernos tomaron a Spoerry como asesor de iniciativas similares. Sin embargo, en Francia, no se vio el proyecto con buenos ojos, especialmente entre los arquitectos, ya que la formalización espacial no respondía a los principios estéticos del movimiento moderno, tan en auge por aquel entonces.

Por el contrario, Port Grimaud se acerca a una vertiente más pintoresquista de la arquitectura; es un proyecto que presta especial atención a la pequeña escala, a la escala del peatón: calles en relación directa con los canales, pequeñas playas donde aparcar las barcas, rincones entre las casas que permiten descansar y disfrutar de

atrancado junto a la puerta. Esto no existe en ninguna parte. Hacer que la gente piense en el barco en vez del coche. Aunque mi interés va más allá de crear una ciudad con su centro, su plaza, su iglesia, su ayuntamiento, sus hoteles, sus restaurantes...”

las vistas, edificaciones que recuperan la imagen de la arquitectura tradicional de la zona, calles rodeadas de jardines y un cuidado extremo en el diseño del mobiliario y los pavimentos. En palabras de Spoerry, una “Arquitectura amable”¹³.

Esta marina coincide en el tiempo con la publicación del libro *Townscape* (1961) del urbanista Gordon Cullen en el que apuesta por la recuperación de la ciudad tradicional y muestra un renovado interés por el espacio público en oposición a un urbanismo más funcionalista. Su trabajo puede resumirse en el afán de búsqueda de un espacio que le guste a todo el mundo, “A square to every taste” como describe en uno de los dibujos de su tratado. El urbanismo de Cullen¹⁴ es un arte

¹³ | Y así lo describe en su libro *Una arquitectura amable desde Port Grimaud a Port Liberté*.

¹⁴ | De espacios amables, de relación entre plazas, plazoletas, pavimentos, diferencias de nivel, y sobre el que prevalece el punto de vista del peatón.

de relación de espacios, en el que el dominio público adopta una función muy importante, y donde prevalece el punto de vista del que pasea (Vegara, A.; De las Rivas, J. L. 2004).

Ambos arquitectos son tachados rápidamente de pintoresquistas. Sin embargo, desde el punto de vista del diseño urbano, el carácter tradicionalista de la ciudad lacustre hace que sea especialmente aceptada por la sociedad y por expertos.

Para muchos, esta marina turística ha sido una avanzada a su tiempo, una arquitectura posmoderna *avant la lettre*, irónica e interesada en los valores propios de una arquitectura vernácula, que se adelanta a las proposiciones de Venturi, Scott Brown y Steven Izenour¹⁵ de los años setenta. En 1985, una muestra celebrada en el Centro Georges Pompidou con el nombre de “Nuevos Placeres de la Arquitectura” expuso el proyecto de Port Grimaud, lo que supuso el definitivo reconocimiento oficial. Desde el punto de vista del éxito turístico, cabe decir que durante muchos años fue el tercer monumento más visitado en Francia (figura 3).

Simultáneamente al desarrollo de Port Grimaud tiene lugar el proyecto del Languedoc Roussillon, considerado el mayor desarrollo turístico del mundo: la actuación integral en este ámbito supuso la construcción de cuatro aeropuertos, veinte nuevos puertos para 40.000 embarcaciones, muchos kilómetros de autopista, un millón de plantaciones de árboles, un moderno sistema de riego y cuidadosas actuaciones paisajísticas que incluían el enterramiento de instalaciones.

El Languedoc, con unos 180 km de costa, era una de las regiones más pobres de todo

¹⁵ | Construyen un discurso que pone en valor la “disneylandización” de los espacios urbanos. En el libro *Aprendiendo de las Vegas* se muestra una nueva mirada sobre los elementos de mala reputación propios de la ciudad del espectáculo, y se descubre una arquitectura cartel cargada de simbolismos.

el país por aquel entonces, con una economía basada en el viñedo, tierras estancadas, áreas llenas de mosquitos y sin una red de carreteras ni conducción de aguas.

La actuación abarca desde la frontera con España hasta la región de Camargue. Para hacernos una idea de la escala de la intervención, una longitud equivalente a la Costa Azul francesa, entre Toulon y la frontera con Italia.

En 1963, el Gobierno francés, en respuesta al desplazamiento de turistas hacia el territorio español, decide llevar a cabo la transformación y ordenación de esta costa para organizar el turismo en una dimensión jamás alcanzada previamente. Antes de hacer pública su intención de transformar esta región del sureste francés, el Gobierno encarga al arquitecto Georges Candilis que estudie y analice las particularidades y condiciones de la costa. (Candilis 1964).

La idea de proyecto, según el arquitecto¹⁶, no era hacer algo que ya existiese, ni hacer una segunda Costa Azul, sino que se trataba de buscar una identidad propia explotando lo que la región francesa podía ofrecer: una costa en su mayor parte muy llana y con grandes lagos en el interior, grandes extensiones de aguas tranquilas que ofrecían la posibilidad de explotar las industrias del agua y de los deportes náuticos.

De esta forma, la presencia de lagos es un factor determinante en el proyecto de ordenación de todo este ámbito turístico, convirtiéndose las grandes masas de agua en los nuevos centros del Languedoc a cuyo alrededor se disponen los asentamientos urbanos: Saint Cyprien, Leucate-Barcares, Gruissan, embalse de L'Aude, Cap d'Agde, Carnon y Grande Motte.

¹⁶ | En las actas del Congreso sobre Arquitectura y Turismo que tiene lugar en Girona en 1963 se recoge la intervención de Georges Candilis explicando el proyecto de Languedoc. Las actas del congreso han sido traducidas y quedan recogidas en la revista *Arquitectura* n.º 65, 1964.

En relación con el tipo de ordenación que se implanta, la Sociedad de Urbanismo y Arquitectura propone al Gobierno central un sistema de *spots* o intervenciones de calidad puntuales —encargadas a arquitectos de prestigio¹⁷— que “iluminen”, en palabras de Candilis, lo que haya a su alrededor. Entre los *spots* habrá zonas de influencia sin ordenanzas urbanísticas pero con una cierta dirección.

La diversidad buscada en esta transformación del Languedoc no debía comprometer la unidad de la intervención. Así, la mayoría de los estudios seleccionados buscaban en el borde del agua, “una arquitectura sin pretensiones”¹⁸ que recordase el carácter específico de los pueblos de la región.

Cabe decir que la operación del Languedoc supuso que gran parte de la costa fuera desecada, con lo que se reconfiguró y transformó radicalmente el litoral francés. Muchos de estos proyectos hoy en día no verían la luz por su fuerte impacto paisajístico y medioambiental¹⁹, no obstante sus trazas y su forma de ocupar el territorio son una buena fuente para profundizar en el estudio de la construcción del espacio turístico.

A continuación se analizan tres de las intervenciones más conocidas en este ámbito: Cap d'Agde, del arquitecto y urbanista Jean Le Couteur, la estación de la Grande Motte, del arquitecto Jean Balladur, y por último la intervención de Georges Candilis en Leucate-Barcares. Las tres respuestas formales, muy diferentes entre sí, tienen la capacidad de transformar un territorio virgen en centros

turísticos de gran envergadura. Con 50.000, 40.000 y 75.000 habitantes respectivamente.

Cap d'Agde (*figura 4*) es un gran plano artificial de agua alrededor del cual se dispone una sucesión de pequeños puertos a la escala humana, el elemento dominante del paisaje. Según Le Couteur, el respeto al lugar ha guiado el proyecto: las orillas sinuosas de los planos de agua respetan los límites naturales de las antiguas aguas saladas pantanosas, el trazado de la carretera se adapta a las condiciones sinuosas del lugar y los caminos de peatones mantienen su sentido existente protegiéndose de los vientos y disfrutando de la mejor exposición al sol.

La construcción de una ciudad de 50.000 habitantes no debe, según el arquitecto, seguir un trazado rígido. A excepción de las trazas principales que condicionan la organización general, los planos pueden asumir modificaciones y mejoras en función de las necesidades que surjan.

La gran lámina de agua artificial de 80 ha ocupa la parte central en la organización de este ámbito turístico y, a fin de evitar una fuerte concentración de barcos y de organizar y “animar” las riberas del plano de agua interior, se crea una sucesión de pequeños puertos bien protegidos del oleaje con las obras apropiadas (un pequeño puerto en la bocana, para escuela de vela en alta mar, un antepuerto entre diques de abrigo para veleros, un puerto de escala, junto a la entrada, previsto para 100 barcos, capitanía, aduana y abastecimiento, un puerto de pesca, un puerto principal [6,8 ha] con tres dársenas para 600 barcos y equipamiento de ocio, una isla-hotel, marinas residenciales, etc.).

Alrededor del puerto principal, se dispone la zona de alojamiento colectivo de mayor densidad, donde, a fin de recuperar la escala de los pueblos mediterráneos, predominan las bajas alturas (3-4 alturas), una fuerte ocupación del suelo y calles estrechas. El éxito de esta zona colectiva depende esencialmente del equilibrio entre volúmenes construidos y de la escala humana que encontramos en las calles, plazas, suelos y mobiliario urbano.

¹⁷ | Entre ellos se encuentran J. Balladur, J. Le Couteur, Paul Mertens, A. Gomis, Raymond Gleize, Edouard Hartané, H. Castella, P. Lafitte, E. Beaudouin, J. Genard, y G. Candilis.

¹⁸ | En palabras de G. Candilis (según recogen las actas del Congreso sobre Turismo celebrado en Girona).

¹⁹ | El contexto social y económico es muy diferente: existe la ecología como disciplina pero no está en la conciencia de la sociedad como en la actualidad.



Fig. 4. Plano de ordenación de Cap d'Agde,
Languedoc-Roussillon, del arquitecto Le Couteur.
Fuente: Techniques et Architecture n.º 2-3, 1969.

El vacío entre el lago central y la carretera permite asimismo dejar un espacio reservado a los vehículos en las traseras, y dar prioridad al peatón en los espacios nobles, junto al agua.

Cap d'Agde es una intervención al borde del agua que a través de una arquitectura tradicional quiere recuperar la identidad regional de este ámbito.

Otra de las intervenciones más conocidas del Languedoc es la estación de la Grande Motte, retratada a través de las grandes edificaciones piramidales que la caracterizan e identifican con un turismo de élite y de gran modernidad (*figura 5*). Se trata de una operación turística con un marcado carácter metabolista²⁰ porque consigue colonizar el territorio a partir de la contundencia de formas y volumetrías vitalistas (Gausa 1996, 111-126).

Por otra parte, estas arquitecturas piramidales dieron la oportunidad al arquitecto Jean Balladur de alejarse, según palabras suyas, de un cierto puritanismo arquitectónico que provenía de los fundadores de la arquitectura contemporánea y que había conducido a la arquitectura moderna a la realización exclusiva de paralelepípedos rectangulares faltos de imaginación.

Para él una ciudad de ocio es una gran oportunidad para liberar a la arquitectura de tabús y academicismos, para investigar en nuevas formas y espacios (Balladur 1969, 64-74).

Balladur diseñó la organización general del conjunto y las normas más generales de cada hábitat o equipamiento, dejando gran libertad a los arquitectos a la hora de proyectar las edificaciones (salvo en los lugares más emblemáticos de la intervención) con objeto de crear una ciudad viva, no monótona, ni repetitiva.

²⁰ | El movimiento metabolista, fundado en 1959, defiende una arquitectura de grandes escalas, estructuras flexibles y un crecimiento extensible orgánico. Uno de sus fundadores fue el arquitecto Kisho Kurokawa.

El resultado formal es una variedad arquitectónica muy criticada por los más puristas, que se ha convertido en la marca de la Grande Motte.

El ámbito de actuación, de unas 450 ha aproximadamente, queda rodeado por diferentes masas de agua, al sur por el mar Mediterráneo, y al norte y este por los lagos d'Or y de Ponant respectivamente.

De nuevo, la presencia de agua establece unas pautas que articulan el territorio y se traducen en una estructura viaria arborescente a partir de una carretera principal a 600 m de la playa, un equipamiento residencial de mayor densidad en torno al puerto y viviendas dispersas con una densidad que decrece hacia la periferia.

Asimismo, estos espacios de agua se convierten en los centros de interés de la actuación:

- el puerto o plaza de agua, lugar de amarre e instalaciones al servicio de las embarcaciones (1.000), dársena de animación y entretenimiento.

- lago de Ponant, al que se le ha aumentado la profundidad para la práctica de deportes náuticos.

- lago de Oro, hábitat natural protegido de ciertas especies vegetales y animales, práctica de pesca y caza.

- la playa, que aglutina usos turísticos: comercio, hoteles, centro de talasoterapia, etc.

La intervención en Leucate-Barcares, de Georges Candilis, es también una de las experiencias paradigmáticas en la construcción del espacio turístico francés, y un centro revitalizador del turismo náutico (*figura 6*).

Se implanta en una porción de terreno de 8 km de longitud, limitado a un lado por el mar Mediterráneo y por el otro, por un gran lago, el lago de Leucate. Esta singular condición de apertura a dos mares y las buenas condiciones para la práctica de deportes náuticos y de navegación marcan las pautas de ordenación de este lugar.

Por ello, se sitúan dos puertos a cada extremo de la intervención, uno para la navegación de grandes barcos, al norte, y otro para las pequeñas embarcaciones, veleros y de pesca, al sur; dos puertos comunicados por un gran bulevar náutico, en el que se suceden dársenas y canales, que se abren a su vez al gran lago interior.

Este bulevar se rodea de pequeñas edificaciones de viviendas junto al agua, y de equipamientos turísticos: son los barrios de marinas. Por el contrario, la fachada a mar abierto se caracteriza por grandes construcciones y altos edificios de vivienda colectiva que se disponen buscando las mejores vistas (*figura 6*).

Este proyecto ofrece al arquitecto Candilis la oportunidad de experimentar con el espacio turístico a una gran escala, y con el estudio de diferentes arquitecturas, de equipamiento y residenciales, adaptadas a una "vida mediterránea y pensada para el ocio"²¹, todas ellas concebidas desde un lenguaje racionalista²².

En Italia, el desarrollo del turismo náutico comienza en las décadas de los años setenta y ochenta, y se extiende hasta la actualidad. Inicialmente, tal y como indica Chapapria (1998) tiene lugar en los centros tradicionales de Liguria, Toscana, Venecia, etc., aunque más tarde se produce el desarrollo de complejos turísticos destinados a la navegación de recreo en las costas del Tirreno y del Adriático. Cerdeña ha registrado la construcción de un alto número de puertos deportivos que han convertido la isla en un centro de referencia para toda la navegación en el Mediterráneo occidental.

²¹ | Se pueden consultar los diversos estudios sobre combinaciones de piezas para alojamientos y equipamientos en el libro de *Arquitectura y urbanismo de masas* de G. Candilis.

²² | Candilis, tras participar en los encuentros internacionales CIAM funda junto a otros arquitectos, como J. Bakema, Giancarlo de Carlo, A. Van Eyck, Alison y Peter Smithson y Sadrach Woods, el grupo Team 10, convirtiéndose en la nueva generación de arquitectos modernos.

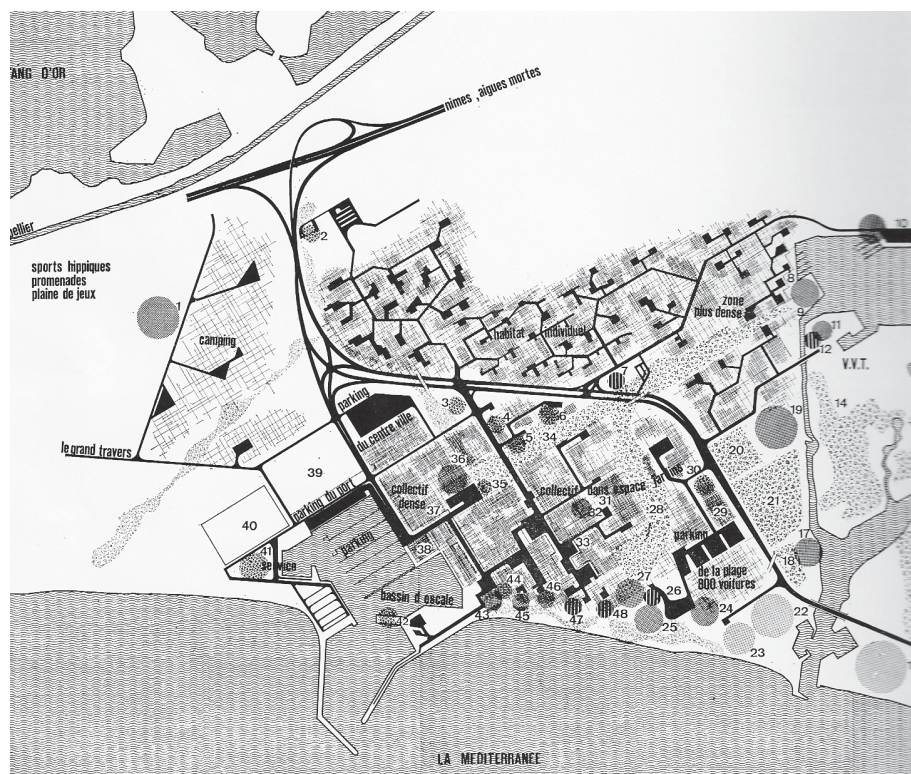


Fig. 5. Plano de ordenación de Grande-Motte, Languedoc-Roussillon, del arquitecto J. Balladur. Fuente: Techniques et Architecture n.º 2-3, 1969.

En las décadas de los años ochenta y noventa se construyeron muchos puertos deportivos en el norte de Italia, como Porto Sole en San Remo, pero se registró una menor actividad en el centro y sur del país. Otro desequilibrio existente es el que se establece entre los dos mares italianos. El mar Tirreno tiene un mercado muy rico y prometedor, sus costas se consideran medioambientalmente más delicadas, por lo que tiene menor número de puertos. Por el contrario, el mar Adriático cuenta con un alto número de amarres a precios más bajos, debido a la alta competencia de la costa eslovena y a un cierto grado de aislamiento con respecto al Mediterráneo (Viola 2005).

Desde 2003, el Gobierno central ha desarrollado un programa para crear, a lo largo de un periodo de nueve años, una red de 50 puertos deportivos en el contexto de una gestión sostenible del territorio²³. De ellos, 40 se encuentran en las regiones del sur y tan solo 10 en las zonas central y norte de Italia.

23 | Este tipo de infraestructuras produce fuertes impactos sobre el paisaje de la costa, debido a su construcción, que se traduce en el cambio físico de la estructura y la configuración del medio marino y terrestre, así como debido a la explotación y mantenimiento de las instalaciones (Peña 2004).

En la mayoría de los casos, los trabajos serán de consolidación y rehabilitación de infraestructuras existentes, así como del diseño y ordenación de los puertos en la búsqueda de excelencia espacial. A nivel europeo, el programa *Italia Navigando* es el único que da preferencia a los proyectos de regeneración funcional y urbana, limitando las intervenciones de obra nueva a lugares muy concretos, con el objetivo de crear un desarrollo económico y social de los municipios, así como de preservar su paisaje. Por esta razón, el 90 % de los proyectos en marcha están dirigidos a la recalificación de puertos ya existentes.

Algunas de las marinas dentro del programa son las Capri, Portisco, Villa Igilea, Brindisi, Teulada, Procida, Poliporo, o la cala dei Normanni.

3. El desarrollo náutico en España

En España el desarrollo de la náutica de recreo y de las instalaciones al borde del agua, aparece a partir de los años sesenta y se desarrolla en dos fases: una primera de proyectos y realizaciones en zonas húmedas de marinas y puertos interiores, a la manera de las primeras operaciones norteamericanas, y una segunda de puertos exteriores que completan y extienden la red de puertos pesqueros y de cabotaje que había a lo largo de toda la costa mediterránea. En 1969 aparece la primera ley sobre puertos deportivos (Ley 55/1969 de 26 de abril, sobre puertos deportivos) y en su preámbulo se decía:

“El desarrollo que el deporte náutico ha adquirido en España por la influencia del turismo interior y exterior y la creciente utilización de embarcaciones menores, hace necesaria la promulgación de una Ley específica que



Fig. 6. Plano de ordenación de Leucate-Barcares, Languedoc-Roussillon, del arquitecto G. Candilis.
Fuente: Techniques et Architecture n.º 2-3, 1969.

regule la construcción, conservación y explotación de puertos deportivos.”

A esta ley la acompañaba la Ley de costas, aprobada el 26 de abril de 1969, y ambas eran muy permisivas en lo que se refiere a la ocupación del litoral y a la construcción de puertos, hasta el punto en que la Ley de costas no regulaba los espacios regidos por la muy desarrollista Ley de centros y zonas de interés turístico nacional, de 28 diciembre de 1963, que fomentaba el desarrollo turístico y de grandes urbanizaciones. (Alemany 2004, 120-133).

La cuestión náutica en esta ley se centra en los puertos deportivos porque después de unas primeras experiencias el grueso de la promoción se centrará en los puertos externos. En los años anteriores, paralelamente a los proyectos para tres grandes operaciones tierra adentro, ya se habían promovido algunos puertos mixtos de acuerdo con lo que se establecía en la legislación general de puertos. En algunos

casos, la administración había sufragado la construcción o ampliación de puertos con la excusa de mejorar las instalaciones de pesca y con ello incrementar la oferta de amarres turísticos.

Con la nueva ley se recoge la experiencia francesa y se regula la construcción de puertos deportivos privados a través de concesión administrativa. En 1969, aún no se tiene una idea clara del tipo de operaciones que se van a realizar y por ello los puertos deportivos se clasifican en dos tipos: el de invernada o puerto base y el de escala (artículo segundo de la Ley de puertos deportivos). El primero es un puerto practicable todo el año y el segundo es solo de temporada. En la regulación específica sobre el primero se señalan por primera vez las condiciones que debe cumplir la construcción (acceso marítimo y terrestre) y los servicios mínimos (atraque, medios de izada, varada, lanzamiento y remolque, tomas de agua, energía eléctrica, talleres de reparación, almacén y suministros además de correos, teléfono, telégrafo o

radio y servicios contra incendios) del puerto. Entre las disposiciones comunes de la ley, además, en el artículo 18, se señala:

“Los terrenos ganados al mar como consecuencia de la construcción de un puerto deportivo o de su paseo marítimo de ribera serán propiedad privada de sus concesionarios” (artículo 18 L).

Esta formulación recoge lo establecido en la legislación de paseos marítimos del momento y abrirá las puertas a ciertos tipos de operaciones especulativas, que de otra forma no serían comprensibles.

En el Reglamento de 1980 (Real Decreto 2486/1980, de 26 de septiembre) se da un paso más y se detallan y completan algunos temas de interés:

Se distingue entre el puerto y la marina o “urbanizaciones marítimo-terrestres” y se establece que tendrá la consideración de puerto base (artículo 2, 4 RD).

Se pormenorizan las condiciones técnicas de la bocana del puerto introduciendo unas condiciones muy estrictas, como que se pueda “inscribir rutas de entrada y salida a vela, para cualquier viento posible” (artículo 3, 2 RD), que pocas veces se cumplirá, entre otras razones porque la entrada en algunos casos debería ser muy ancha y porque la mayoría de las embarcaciones salen y entran a motor.

El desarrollo del reglamento resuelve una cuestión que no había sido contemplada en la ley, las marinas, y técnicamente pone de manifiesto dos cuestiones: por un lado la falta de sintonía entre la regulación náutica, pensada desde parámetros deportivos, como es la obligación de prever una boca de entrada suficientemente ancha que permita salir zigzagueando y a contra viento; y por otro, la falta de referencias a las cuestiones de dinámica litoral, a los daños ocasionados en las playas por los puertos deportivos y su necesaria restitución.

Tal como se ha dicho, al margen de la sucesiva transformación de los puertos pesqueros y refugios pesqueros en bases náuticas, los tres primeros proyectos turísticos de una cierta envergadura toman las pautas de las marinas norteamericanas. En 1960, Antonio Bonet Castellana redacta el proyecto de urbanización de la Manga del Mar Menor en la que introduce un conjunto de instalaciones deportivas, dentro y fuera de la Laguna (*figura 7*); en 1962 Julio Cano Lasso desarrolla una operación parecida en El Saler, en la Albufera de Valencia (*figura 8*); y, en 1964, Miquel Arpa, gerente de la empresa Eurobrava S.A. presenta al Ayuntamiento de Castelló de Empúries el proyecto para la construcción de una gran marina en los humedales del Alt Empordà propiedad del marqués de Sant Mori (*figura 9*). De los tres casos, el primero se realizará aumentando en gran manera la densidad edificatoria y sin ejecutar las obras portuarias en toda su extensión; el segundo quedará en suspenso y el tercero de ejecutará en dos fases, en 1967 y en 1975.

El Mar Menor es una gran laguna interior con una superficie de 170 km² aproximadamente,

separada del mar Mediterráneo por una franja térrea de unos 24 km de longitud por 400 m de anchura media. Sus aguas tranquilas, una profundidad media de 5 m y sus buenas condiciones climatológicas a lo largo de todo el año, la convierten en un lugar de gran atractivo para el turismo y especialmente para la práctica de deportes náuticos.

A finales de la década de los años cincuenta, Antonio Bonet Castellana recibe el encargo de redactar el proyecto de ordenación para transformar este territorio en ciudad de vacaciones y destino turístico internacional²⁴. En los primeros anteproyectos²⁵ se observa la disposición de plataformas para el atraque de pequeñas embarcaciones a lo largo del perímetro de la laguna, convirtiendo todo el ámbito en una gran marina comunicada con el mar abierto a través de canales navegables.

Una larga y fina extensión de tierra, dos mares y unas prolongaciones del firme hacia el agua para facilitar la relación con el mar.

En la práctica, no se llevaron a cabo estas instalaciones náuticas de la forma en que inicialmente se proyectaron, pero sí se han realizado diversos puertos deportivos e instalaciones para el amarre de embarcaciones, como el Club Náutico Dos Mares, de Bonet Castellana (1968).

La Manga del Mar Menor fue en sus inicios escenario de una arquitectura moderna, el escaparate hacia Europa de un turismo de élite y modernidad, con numerosos ejemplos de proyectos de arquitectos de gran prestigio como el propio Antonio Bonet, Corrales y Molezún, y otros.

Las primeras obras urbanísticas e infraestructuras comenzaron a principios de los años sesenta, y rápidamente, el paisaje de la Manga del Mar Menor se transformó en un conglomerado de urbanizaciones, centros comerciales, restaurantes y grandes

“rascacielos” a orillas mismo del mar, cediendo a la presión inmobiliaria y perdiendo el carácter natural y los valores medioambientales que en su momento convirtieron este lugar en centro de interés turístico.

El segundo proyecto turístico ligado a instalaciones náuticas al que nos hemos referido anteriormente es el de la ordenación turística de El Saler, en la Albufera de Valencia, de los arquitectos Julio Cano Lasso, Vicente Termes y Luís Felipe Vivanco.

El encargo consistía en proyectar un conjunto turístico de lujo en las proximidades de la ciudad valenciana, en los terrenos del Ayuntamiento: 870 ha de suelo llano y cubierto en su mayor parte por un pinar de más de 10 km de playa.

Tal y como explican sus autores (Cano Lasso, Termes y Vivanco 1964), la intención del proyecto era dotar al conjunto de una identidad propia, un carácter de distinción, y respetar al máximo la condición natural del lugar, lo que se tradujo en una ordenación muy ligada a las condiciones físicas existentes (de topografía, soleamiento, vistas y vegetación) y en el que se introdujo una lámina de agua artificial en la parte central del conjunto como reclamo de un turismo de élite.

El Saler es la primera experiencia española que introduce en una urbanización turística una lámina artificial de agua que transforma de forma absoluta el paisaje autóctono (alejándose así de la intención inicial de los arquitectos de mantener el paisaje lo más intacto posible); una lámina de agua que sirve de puerto interior a pequeñas embarcaciones de recreo y a la práctica de deportes náuticos, y al mismo tiempo, un elemento determinante en la organización del territorio, alrededor del cual se proyectan hoteles, clubes, restaurantes, además de los servicios, talleres y almacenes para la flota de embarcaciones (*figura 8*).

Esta experiencia piloto comenzó a construirse, aunque durante la transición, y coincidiendo con los primeros movimientos

²⁴ | En los primeros anteproyectos colabora el arquitecto J. Puig Torne.

²⁵ | Revista *Arquitectura* n.º 131, 1969.

ecologistas, se detuvo el proyecto y se delimitó el Parc Natural de L'Albufera, paralizándose el proceso de urbanización.

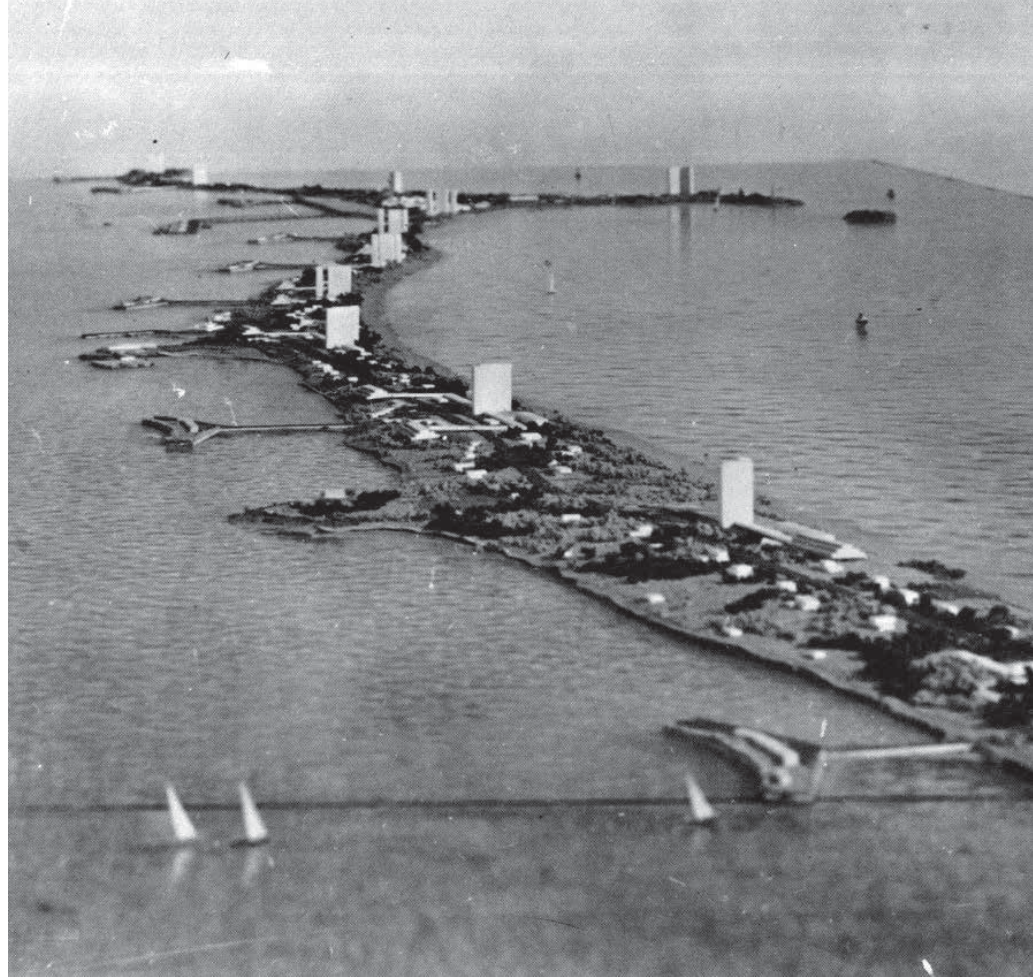
El tercer ejemplo de proyecto turístico que toma el modelo de marina norteamericana es la marina residencial de Empuriabrava, la marina interior más grande en Europa, con una superficie de más de 500 ha situada en el litoral de Girona. El proyecto fue concebido como lugar de vacaciones y segunda residencia, con edificaciones aisladas dispuestas a lo largo de 30 km de canales, y 5.000 embarcaderos. El conjunto tiene una densidad muy baja (3,4 hab./ha) y se completa con áreas de mayor densidad que se sitúan en primera línea de mar: un puerto deportivo, servicios y comercios.

El trazado de los canales de agua adopta una forma arbórea con una jerarquización de viales acuáticos principales, los cuales soportan más tráfico y distribuyen la circulación hacia otros secundarios en fondo de saco. A lo largo de estos canales se disponen las parcelas de viviendas unifamiliares, lo que permite un acceso particular y directo desde las embarcaciones a las casas. Asimismo, este tejido acuático queda integrado en un entramado de vías de tráfico rodado que acceden igualmente a las parcelas de las viviendas por la parte trasera de estas.

El trazado morfológico de esta marina recuerda directamente las experiencias norteamericanas del interior de Florida, en que se conectan kilómetros y kilómetros de canales de agua colonizando el territorio de forma continua.

La marina inicialmente planteada afectaba a una mayor superficie, e incluso se había pensado la posibilidad de construir un canal navegable hasta la ciudad de Figueres. Posteriormente se acotó el proyecto a las dimensiones actuales para no perjudicar el entorno natural que lo rodea: los *aiguamolls* de l'Empordà.

Se trata de una transformación artificial del lugar que recrea el modelo norteamericano de marina de canales. El paisaje de gran valor ecológico es desecado para la formación de



calles de agua en un gesto sin referencia al lugar, pero de enorme éxito turístico.

Las tres intervenciones analizadas surgen en espacios naturales absolutamente vírgenes y de gran belleza paisajística. Las tres tienen en común el uso del agua como herramienta para estructurar y articular el territorio en que se insertan, si bien cada una lo hace de forma muy diferente desde el punto de vista del diseño, de la morfología y de su trazado urbanístico. En el caso de la Manga del Mar Menor es la ubicación entre dos aguas la que condiciona de forma natural su organización urbanística; en el caso de El Saler, la gran lámina artificial la que estructura el lugar, y en Empuriabrava, el trazado arbóreo de canales es el que configura y caracteriza el territorio.

En definitiva, tres paisajes de agua y turismo absolutamente diferentes.

Unos años más tarde, en 1970, se inaugura el puerto deportivo de Puerto Banús, convirtiéndose muy pronto en una referencia de toda una generación de puertos turísticos que se van a extender por toda la costa española. El proyecto, del ingeniero Alberto Díaz Fraga y el arquitecto Guillermo García Pascual, trata de recrear el ambiente de pueblo mediterráneo andaluz confiriendo al puerto una identidad propia y singular a través de una arquitectura "neopopular" (Carlos Herrera 2009).

La formalización de este ámbito turístico es diferente de los casos anteriores y ahora se resuelve a través de una lámina exterior

Fig. 7. Propuesta de ordenación para la Manga del Mar Menor, del arquitecto A. Bonet Castellana.
Fuente: revista Arquitectura n.º 154, 1971.



Fig. 8. Propuesta de ordenación para El Saler, Valencia, del arquitecto J. Cano Lasso.
Fuente: revista Arquitectura n.º 65, 1964.



de agua (protegida del oleaje por diques de abrigo) y la disposición de viviendas, instalaciones al servicio de las embarcaciones y otros usos turísticos como telón de fondo. En la memoria original del proyecto se expresa con claridad que sus autores se sirven de la experiencia adquirida con el estudio del desarrollo de puertos análogos en la Costa Azul, con un éxito sobradamente conocido²⁶, en el sentido de la puesta en valor de una arquitectura vernácula y la recreación de un ambiente escenográfico.

Insertado en su origen en un medio agrícola, su construcción ha supuesto el desarrollo urbanístico de lo que constituye la “Milla de Oro”, el espacio urbano que une el centro histórico de Marbella y el puerto.

Puerto Banús puede considerarse como el primero de un conjunto de puertos deportivos que se van a desarrollar en la costa española, cuyo estudio se hace en un artículo sobre las tipologías de los puertos y marinas existentes en la costa mediterránea europea que se publica a continuación. En cualquier caso, lo más reseñable a partir de aquellos años será el cambio de competencias administrativas en lo que hace referencia al control y desarrollo de estas instalaciones, que a través de los respectivos estatutos de autonomía pasarán a ser exclusivas de cada región, y la toma de conciencia de los daños ocasionados por las obras costeras en la dinámica litoral.

El traspaso de las competencias referidas a los puertos náuticos a las autonomías (principios de los años ochenta), manteniendo el Estado la propiedad y gestión del dominio público costero, abrirá un nuevo período. La asunción de competencias dejará en manos de las regiones el desarrollo de una actividad cuando prácticamente ya se han construido en todos los rincones posibles de la costa. A pesar de ello, todas las autonomías, empezando por la catalana, elaborarán un plan de puertos deportivos y harán un desarrollo de la legislación sobre este tipo de



Fig. 9. Plano de canales de agua de Empuriabrava, Cataluña, 1964.

Fuente: Dibujos de Mariola Fortuño, Inés M. Albornoz, Adi Masarwy y Ariadna Vila para el Taller de Turismo y Paisaje, Master de Arquitectura del paisaje, curso 2009, UPC, Barcelona.

infraestructuras. La metodología será parecida en todos los planes y en ella se intentará frenar el crecimiento del número de instalaciones náuticas con voluntad de iniciar la ordenación del litoral. A ello se une la aprobación de la Ley de costas de 1988 (Ley 22/1988, de 28 de julio) con unos objetivos y restricciones más exigentes en cuanto a la urbanización en nuestras costas.

A partir de esta ley la controversia entre la preservación del medio ambiente y el desarrollo portuario se materializará en la oposición más o menos fuerte de la Dirección General de Costas del Gobierno español a todo tipo de obra que vaya en detrimento de la conservación y mejora de las playas. Desde 1986 y de forma especial desde la aprobación de la ley, la Dirección General decidió pasar de una política defensiva a una activa de conservación y regeneración de playas. En muy poco tiempo se multiplica la inversión en la costa y se cambian los métodos de actuación para asegurar el buen funcionamiento de la dinámica litoral. Para ello se retiran algunos espigones y se eliminan los impedimentos que impiden el libre tránsito de la arena, prefiriendo la reposición artificial de esta a su fijación con defensas y barreras. Los puertos en las playas abiertas aparecen como el mayor impedimento para esta recuperación.

La construcción de nuevos puertos se hace cada vez más difícil, porque la Dirección General reclama que se tomen medidas eficaces para evitar el deterioro de la playa, reconsiderar la posición de los puertos, buscar alternativas como los puertos secos o asegurar un *bypass* artificial o mecánico que supla las pérdidas que ocasiona la construcción del puerto. En la década de los años noventa, Rosa Barba y Ricard Pié (1992, 48-51) elaboran el proyecto de marina de Calvià, en Palma de Mallorca, de acuerdo con los supuestos ambientales que exige la Dirección General de Costas (figura 10).

Al proyectarse la marina en los terrenos desecados de una antigua marisma muy degradada, no se corría el riesgo de afectar ninguna reserva ecológica o paisajes de valor medioambiental. Por el contrario, se tenía el objetivo de regenerar un territorio muy castigado por el sector turístico y por una construcción masificada.

Por otro lado, al situar la bocana de la marina en un extremo de una bahía muy cerrada, se evitaba la erosión de la playa, efecto típico en la construcción de puertos deportivos que ocasiona la pérdida de la superficie de arena. La intervención se plantea en términos de minimizar al máximo los posibles daños que una marina puede ocasionar y recuperar un

²⁶ | Se refiere a la experiencia de Port Grimaud.

territorio muy degradado para poder relanzar la actividad turística de la zona.

Tras un profundo análisis del lugar, se observa cómo las posibilidades de revalorizar el área de Calvià son muy limitadas, con el añadido de una enorme barrera existente de edificaciones en primera línea de playa que impide recurrir al mar y a la costa como valor de referencia. Con la intención de poner en valor los suelos traseros, sus autores proponen una gran lámina de agua interior, de 70 ha, que transforme el lugar y permita ofrecer un nuevo atractivo turístico:

“... una gran lámina de agua capaz de hacer pivotar sobre ella todo el anfiteatro natural del lugar y el frente edificado de la playa” (Barba y Pié 1996, 194-201).

Diversos escenarios conformaban el conjunto de Calvià: una zona más lúdica y bulliciosa en la fachada junto al mar, donde se situaba un puerto deportivo y demás equipamiento comercial, y una zona residencial, de menor densidad, junto a la lámina de agua, y que se extendía hacia las lomas que rodean la bahía. El paisaje de esta zona del proyecto recurría a un tratamiento muy natural del entorno, con pequeñas edificaciones, trazados orgánicos de vías y caminos, y donde el verde prevalecía como elemento dominante, llegando incluso hasta la lámina de agua central (*figura 10*).

4. Marinas de tercera generación

Después de este intento fallido, la promoción de puertos deportivos se ha centrado en la ampliación de los existentes y en desarrollar las marinas de tercera generación. En efecto, dado que es muy difícil desmontar un puerto, es mejor recrecer las instalaciones existentes antes que abrir otras nuevas. Con esta operación no solo se evitan males mayores, sino también incrementar el tamaño de los puertos y hacerlos más rentables.

Actualmente la promoción náutica pasa por las “marinas de tercera generación”, operaciones que se desarrollan en espacios portuarios obsoletos y abandonados, también conocidos como *waterfronts*²⁷. La reconversión de estos espacios portuarios pretende establecer un contacto más continuo entre la ciudad y el mar; en palabras de Joan Busquets, “se diría que las ciudades vuelven a recuperar sus láminas de agua” (2004, 172-201). En el análisis que hace Rinio Bruttomesso (2004, 78-89) acerca de la relación entre turismo y frentes marítimos, afirma que ha sido el fenómeno turístico el que ha activado un intenso proceso de rehabilitación y reconversión del frente de agua en respuesta a las nuevas demandas del mercado. No cabe duda, tal y como expresa Bruttomesso, de que los espacios del agua y las nuevas relaciones agua-ciudad constituyen un atractivo para el turista.

²⁷ | Término inglés, equivalente a intervención en frentes de agua. Han sido numerosas las experiencias de transformación y cambio de uso en ciertos ambientes portuarios en el mundo anglosajón; los *Docklands* en Londres, Boston, Ciudad El Cabo, Génova, el Port Vell en Barcelona y Puerto Madero en Buenos Aires son algunos de los ejemplos más conocidos.

Estos espacios intermedios puerto-ciudad han quedado obsoletos y no dan respuesta a las necesidades actuales de un gran puerto, por lo que se han reconvertido muchos de ellos en puertos deportivos (que requieren 2-3 m de calado únicamente) y en espacio de esparcimiento y ocio. De esta forma, ciertos países con una gran tradición náutica, como es el caso de Francia, Reino Unido e Italia, proponen una nueva alternativa —reordenar y ampliar las instalaciones en puertos existentes—, que presenta ventajas e inconvenientes (Alemany 2004).

Entre las ventajas, cabe destacar el hecho de que se reducen las necesidades de crear nuevas infraestructuras marítimas muy pesadas y que tienen un fuerte impacto en la costa. Así, por ejemplo, en la ciudad de Marsella, el puerto antiguo, se convirtió hace ya algunos años en puerto turístico para embarcaciones de recreo. Un puerto “incrustado” totalmente en la ciudad, cuyo calado era demasiado reducido para cubrir las necesidades portuarias actuales. Su transformación ha permitido que la ciudad de Marsella recupere su lámina de agua, y ha generado nuevas relaciones tierra-agua en este espacio intermedio.

Como este caso en la costa francesa, existen numerosas experiencias náuticas en las fachadas marítimas y en los espacios intermedios puerto-ciudad como el puerto viejo de La Rochelle, el mencionado de Marsella (*figura 11*), los muelles de St. Katherine en Londres, el Ocean Village en Southampton, o el proyecto de la marina del Atlántico integrada en la remodelación del muelle en Santa Cruz de Tenerife, de los arquitectos Herzog y de Meuron²⁸. Todas ellas contribuyen a crear nuevas áreas de centralidad, inician un desarrollo urbanístico y ofrecen una nueva imagen del espacio en el que se insertan.

²⁸ | Proyecto ganador de un concurso convocado por la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife en 1998. En sus bases se recogía la prioridad de proponer soluciones de integración de la ciudad y del puerto. En su propuesta, la marina se convierte en el espacio principal que estructura todos los elementos de la actuación.

Fig. 10. Propuesta de ordenación para Calvià, Mallorca, de los arquitectos R. Barba y R. Pié.
Fuente: revista Quaderns n.º 194, 1992.



5. Conclusiones

Las primeras marinas turísticas surgen a principios del siglo XX en América del Norte ligadas a una sociedad de consumo que se inventa el turismo de masas. La tendencia a la simulación y a la recreación de ambientes propia de esta sociedad trae consigo la aparición de las primeras marinas turísticas o ciudades lacustres como alternativa escenográfica a la ciudad industrial de la que busca evadirse. Si bien los primeros modelos aparecen en los años veinte, la mayor difusión de las marinas en Estados Unidos se alcanzará en los años cincuenta.

Este modelo norteamericano es importado por los países europeos donde estalla el boom del turismo de masas a principios de la década de los años sesenta. El arco mediterráneo oriental, y especialmente Francia, España e Italia, se convierten en el escenario de estas nuevas escenografías turísticas que tratan de evocar paisajes idílicos. Los años sesenta serán testigo de un numeroso repertorio de marinas turísticas en el Mediterráneo (ver tabla cronológica), convirtiéndose en una buena oportunidad para los arquitectos de experimentar con un nuevo modelo de ciudad-artefacto alejado del tradicional de la ciudad funcional en la que imperan nuevas pautas y directrices, y de investigar en nuevas formas y espacios. Aparecen ciudades lacustres de diferentes estilos y ordenaciones, versiones pintoresquistas y de arquitectura vernácula, como la experiencia de Port Grimaud, modelos funcionalistas más próximos al movimiento moderno en auge en estos años, como las intervenciones en el Languedoc-Roussillon, o el estilo metabólico de la conocida imagen de la Grande Motte, las versiones más próximas a los principios de Howard en la ciudad jardín, etc. Sin duda alguna, las marinas turísticas se convierten, en muchos de los ejemplos llevados a la práctica en estos años, en arquitecturas de vanguardia del momento, al tratar de vender

una imagen de modernidad como atractivo turístico, como pueden ser las intervenciones de Candilis en la costa francesa, las de Bonet Castellana en la Manga del mar Menor, o las de cano Lasso en la Albufera de Valencia.

El análisis de la génesis y evolución de las marinas turísticas ha dado la oportunidad de comprobar cómo la gestión del litoral y la promoción de los puertos turísticos a partir de estos años ha transformado la configuración natural de nuestras costas, ya que la mayor parte de estas instalaciones se han construido en paisajes naturales sensibles, de gran valor ecológico en muchos casos.

Es evidente que nuestro país tiene un extraordinario potencial de desarrollo de estas experiencias náuticas destinadas al ocio, tanto por su extensa línea de costa como por su enorme capacidad de atracción turística. Sin embargo, no dejan de ser artefactos que se incrustan en los espacios naturales generando en muchos casos grandes impactos sobre el paisaje.

El impacto más fuerte de estas infraestructuras suele manifestarse en las playas más próximas y los ecosistemas, que pueden llegar incluso a desaparecer. La destrucción de humedales, marismas y la pérdida de riqueza de fauna y flora en nuestro litoral pone de manifiesto la necesidad de reconsiderar este tipo de intervenciones. En la actualidad, el debate se centra en la importancia de buscar un equilibrio entre rentabilidad económica y desarrollo sostenible, poniendo en valor aquellas experiencias que integran los recursos naturales y el paisaje en la construcción de espacios turísticos.

En este sentido las marinas de tercera generación se muestran amables con el medio natural en que se insertan por tratarse de operaciones en espacios degradados y obsoletos, cuya razón de ser es recuperar y generar nuevos espacios de calidad y atractivo turístico. El reto a partir de ahora es encontrar fórmulas, pautas y modelos de marinas turísticas capaces de responder de forma sensible a esta necesidad contemporánea de recrear espacios idílicos.

BIBLIOGRAFÍA

AA. VV., Amenagement touristique du litoral Languedoc Roussillon, *Techniques et Architecture*, n.º 2-31e serie, noviembre 1969.

AA. VV. Puerto deportivo de Sotogrande, Cádiz, *DA Documentos de Arquitectura*, 33. Revista Oficial del Colegio de Almería, pp. 51-58.

Adie, D. W.. *Marinas. A working guide to their development and design*. 3rd ed. Londres: Architectural Press, 1984.

Alemaný J. La náutica deportiva y los puertos en España, *Portus* n.º 09(4), 2005, pp. 34-39.

Alemaný, J. Náutica deportiva y puertos comerciales y pesqueros, *Portus* n.º 09(4), 2005, pp. 22-27.

Alemaný, J. Los puertos y la ordenación del litoral, *Cartas urbanas* n.º 10, 2004, pp. 120-133.

Balladur, J. Station de la Grande Motte, *Techniques et Architecture*, n.º 2-31e serie, noviembre 1969, pp. 64-74.

Barba, R.; Pié, R.. Ordenación turística Marina de Calvià, *Quaderns* n.º 194, 1992.

Barba R.; Pié R. (eds.). *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*. Barcelona: Centre de recerca i projectes de paisatge, CRPP, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, UPC, 1996.

Baudrillard, Jean. *L'échange symbolique et la mort*. París: Gallimard, 1976.

Berriolo, G.; Siritto, G. *Spagge e Porti Turistici*. Milán: Ulrico Hoepli, 1972.

Bonet, Antonio. La Manga del Mar Menor, Murcia, *Arquitectura* n.º 131, 1969, pp. 2-5.

Bonet, Antonio. Urbanización La Manga del Mar Menor, Murcia, *Arquitectura* n.º 154, 1971.

Boyer, M. *L'invention du Tourisme*. Trieste: Découvertes Gallimard, 1996.

Boyer, M. *Le Tourisme de l'an 2000*. Lyon: Presses Universitaires de Lyon, 1999.

Bruttomesso, R. Turismo y desarrollo de los frentes de agua urbanos. *Cartas Urbanas* 12, pp. 78-89.

Busquets Grau, J. Los Waterfronts de la segunda Generación. *Cartas urbanas* n.º 10, 2004, pp. 172-201.

Candilis, G. La organización Turística del Languedoc, *Arquitectura* 65(5), 1964, pp. 56-66.

Candilis, G. *Arquitectura y urbanismo de masas*. Barcelona: Gustavo Gili.

Cano Lasso J.; Termes V.; Vivanco L. F. Proyecto de ordenación turística de la Albufera y playas de El Saler. *Arquitectura* n.º 65, 1964, pp. 12-21.

Chaney, C.. *Marinas: Recommendations for Design, Construction and Maintenance*. Nueva York: NAEBM, 1961.

Chaney; Crook; Mott. *The Modern Marina*. Nueva York: NAEBM, 1963.

Chapapria, V. E. *Náutica de recreo y turismo en el Mediterráneo: la Comunidad Valenciana*. Madrid: Síntesis, 1998.

Cullen, G. *Townscape*. Londres: Architectural Press, 1961.

De la Hoz, R. Domesticar el vacío. *Melvin Villarroel. La arquitectura del vacío*. México: Gustavo Gili, 2006.

García Vázquez, C. *Ciudad hojaldre. Visiones urbanas del s. XXI*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

Gausa M. El espacio turístico: paisaje de límite. *Arquitectura y Turismo: planes y proyectos*, pp. 111-126. Barcelona: Centre de recerca i projectes de paisatge, CRPP, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, UPC, 1996.

Herrera, C. DEA Puerto Banús. *El valor de lo propio*. Málaga: Universidad de Arquitectura de Málaga, 2009.

Koolhas, R. *Delirio de Nueva York*. 1.ª ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2004.

Le Couteur. *Cap d'Adge*. Atelier d'Architecture et d'Urbanisme.

Pavía, R. Tourists ports and urban development, *Urbanística* 131, 2006 (septiembre-diciembre).

Pavía, R. *La Arquitectura de las marinas en Italia*, IX Bienal Arquitectura Venecia, 2008.

Peña Martínez, C. La Planificación costera, *Cartas Urbanas*, 10, 2004, pp. 74-91.

Scott Brown, D.; Izenour, S.; Venturi, R. *Aprendiendo de Las Vegas*. 1.ª ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1982.

Spoerry, F. Port Grimaud, cite lacustre, L'Architecture Française: *Architecture Maritime et Cotiere*, 325-326, 1969 (septiembre-octubre).

Spoerry, F. *A gentle Architecture from Port Grimaud to Port Liberté*. Chichester: Pheon Books, 1991.

Tomasicchio, U. *La progettazione dei porti turistici*. Bios, 2002.

Vegara, A.; De las Rivas, J. L. *Territorios inteligentes*. Madrid: Fundación Metrópoli, 2004, pp. 49-51.

Viola, P. Porti turistici: una disciplina e una sfida. *Portus* 09 (4), 2005, pp. 14-21.

3.3.

Forma y tipología de los puertos deportivos del arco mediterráneo

Francisco Félix Jiménez Zurita

RESUMEN

En el artículo anterior hemos estudiado lo que ha sido la historia y la evolución de las instalaciones náuticas en las zonas turísticas de sol y playa. Este estudio ha demostrado que una de las zonas con una mayor concentración de estas instalaciones es la cuenca del Mediterráneo, en especial la costa mediterránea de Francia, Italia y España. En este artículo se explora el tema con un análisis morfo-tipológica de los puertos y marinas que se han construido en esta zona en los años del boom turístico.

ABSTRACT

In the previous article we have studied what has been the history and evolution of the sailing facilities in the tourist areas of sun and sand. This study has shown that one of the areas with a higher concentration of this facilities is the Mediterranean Basin, particularly the Mediterranean coast of France, Italy and Spain. This article explores this issue with a morpho-typologic analysis of ports and marines that have been built in this area in the tourist boom years.

1. LOCALIZACIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS

El proceso de estudio seguido comienza con la identificación y localización de las infraestructuras portuarias de fin recreativo o deportivo, imbricadas por definición con el sector económico turístico.

La localización se ha realizado fundamentalmente por medio de un rastreo de la costa mediterránea de España, Francia e Italia, así como de sus islas, mediante un sistema de información geográfica de consulta libre, concretamente el software Google Earth. De este modo se han podido detectar todas las infraestructuras, independientemente de su gestión o propiedad, si bien no es posible distinguir si la explotación tiene un fin deportivo, comercial o pesquero, naturaleza que se ha determinado mediante la consulta de otro tipo de fuentes, como cartas náuticas, información turística o guías para los navegantes.

La considerable diversidad de tipos de costa presente en este ámbito geográfico, así como la indudable supremacía de esta área geográfica en el turismo de sol y playa mundial, hace que el estudio de los puertos presentes en ella sea de gran interés para la comprensión tipológica general de este tipo de infraestructura. Además, en este ámbito están incluidos los primeros núcleos mundiales de turismo de sol y playa masivos, por lo que la construcción de puertos y marinas (como de cualquier otra dotación de carácter turístico) presenta un largo recorrido, por lo que se encuentra una considerable experiencia en su construcción, así como una interesante evolución y depuración tipológica.

De este modo, se ha generado un listado de todos los puertos deportivos y marinas encontrados, que en total son 391, numerándolos para confeccionar posteriormente una base de datos que permita su análisis. Se han ordenado según su posición sobre la costa, partiendo de la ciudad de Algeciras, en Andalucía, hasta llegar a Tarento, en Calabria.

Desde el propio proceso de análisis, se puede observar que la morfología del puerto (y de forma más concreta su plataforma en torno al agua abrigada) responde directamente a las específicas condiciones geotécnicas de la costa, así como a las características hidrodinámicas marítimas, por lo que en el proceso de investigación se ha continuado asociando cada infraestructura con la composición geomorfológica costera en la que se hallan.

2. CLASIFICACIÓN DE LAS COSTAS

Para ello se ha generado una clasificación con cuatro categorías o tipos de costa, derivadas del impacto que cada una de ellas tiene en la tipología portuaria que requieren:

2.1. Costa en acantilado. Caracterizada por ser generalmente rocosa, la línea marítima es muy irregular, con grandes entrantes y salientes. Esta tipología, presente en la mayoría de las islas del Mediterráneo o en costas como la Costa Brava o la Costa Azul permite todo tipo de puertos, incluso los naturales sin protección, lo que posibilita la realización relativamente económica de puertos con poco impacto ecológico, si bien impide a veces la existencia de puertos de gran tamaño.

2.2. Costa en marisma. Caracterizada por estar constituida por humedales fluviales o lacustres, es tradicionalmente utilizada para la realización de puertos interiores o marinas. Presente en diversas localizaciones, la costa del Languedoc-Roussillon es quizá la más representativa de este tipo, dada la gran cantidad de marismas que presenta y la importancia de sus puertos y marinas.

2.3. Costa abierta. Caracterizada por estar constituida por playas sin abrigo alguno a las mareas, es la más común dentro del arco mediterráneo y lleva asociada generalmente la realización de puertos externos.

2.4 Costa encajada. Caracterizada por estar constituida por playas. En esta categoría, a

diferencia de la anterior, la propia morfología en bahía aumenta la protección de las aguas frente a las mareas, lo que minimiza el impacto ecológico de los puertos y permite la variante tipológica de puerto en extremo de bahía, puerto que, como veremos más adelante, es conceptualmente cercano al exterior y además ofrece una mayor adaptación al litoral costero.

3. CLASIFICACIÓN TIPOLÓGICA DE LOS PUERTOS SEGÚN SU FORMA

Tras esquematizar la totalidad de los puertos y marinas existentes, se ha procedido a clasificarlos, considerando que debe hacerse en función de aquellos parámetros que sean más definitorios de este tipo de infraestructura.

El diseño de puertos y marinas responde en primer lugar a la necesidad de cubrir los requerimientos técnicos, que consisten básicamente en asegurar una lámina de agua abrigada suficiente para el número de amarres previstos, lo cual depende directamente del tipo de costa y de las características hidrodinámicas marítimas de la zona. Por lo tanto, se trata de una infraestructura cuyo fin básico e inicial es la protección de una lámina de agua frente a las mareas, lo cual se consigue mediante la realización de estructuras de contención, llamadas *espigones*, elementos principales tanto en el diseño morfológico como en el peso económico de la realización del puerto.

Es por ello que se considera lógico que la clasificación para puertos y marinas se realice en función de las estrategias adoptadas en el proceso de diseño para obtener los amarres necesarios con el mínimo impacto ecológico y menor coste posible. Dichas estrategias dependerán directamente del tipo de costa (abierta, en acantilado, en marisma...), de la naturaleza geotécnica de la misma, de la hidrodinámica marítima costera específica y del tamaño del puerto buscado, entre otras variables.

Según estos criterios físicos se establecen las siguientes categorías:

3.1. Puerto externo. Es el puerto que se desarrolla fuera de la línea de costa, por lo que debe estar dotado de un espigón de considerable dimensión proporcional, siendo a veces necesaria la realización de un espigón secundario para asegurar la protección frente al oleaje y mareas. Su presencia es mayor en costas abiertas.

Al tratarse de infraestructuras totalmente expuestas, su diseño depende casi exclusivamente del tipo de costa en que se encuentra. Por esta razón, se ha hecho una subclasificación de los puertos externos según su localización:

- **Puerto externo en costa abierta.** La exposición de estas instalaciones a las mareas y al fuerte oleaje obliga a proteger su lámina de agua con grandes espigones que tienen un enorme impacto ambiental y un elevado coste de ejecución. Este tipo de instalaciones son muy frecuentes en el arco mediterráneo español.

Algunos de los ejemplos más conocidos son el de Port Cantó, en la Costa Azul francesa, Puerto Banús, en Marbella, o el puerto de Cross-de-Cagnes, en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

- **Puerto externo en costa encajada.** Es el puerto externo que aprovecha su situación en una bahía para minimizar la infraestructura de contención de mareas necesaria. Se trata de un puerto muy común por los considerablemente reducidos costes en su ejecución, teniendo también un impacto muy reducido sobre la hidrodinámica de la costa.

Algunos ejemplos de este tipo de puertos son los de Blanes (Cataluña) y de Saint-Tropez (Provence-Alpes-Côte d'Azur).

- **Puerto externo en costa acantilada.** Son puertos generalmente pequeños, muy condicionados por la topografía escarpada, de entrantes y salientes tan característica de estas playas. Un ejemplo interesante de este

tipo es marina del Este en la costa granadina de Punta de la Mona.

- **Puerto isla.** Es aquel puerto externo completamente independiente de la línea de costa, a la que se une mediante una vía exenta. Se encuentra mucho más expuesto que cualquier otro tipo de puerto, presenta un elevado coste y es variable el impacto ecológico que puede generar en la costa. Solo se han detectado tres ejemplos que responden a esta clasificación dentro de todo el arco mediterráneo: puerto de los Urrutias, puerto de los Nietos y puerto de los Alcázares, todos ellos en la región de Murcia.

3.2. Marina o puerto interior. Es aquel puerto cuya lámina de agua abrigada se sitúa dentro de la línea de costa, por lo que, por lo general, su impacto ecológico es menor que el de los puertos externos, ya que interfiere de modo reducido sobre las mareas, si bien con frecuencia se sitúan sobre terrenos de marisma o humedales, espacios de alto valor ecológico. El coste económico es variable.

De acuerdo al concepto de marina establecido en el artículo «Génesis y evolución del puerto y la marina turística», son instalaciones que llevan asociada una actividad turística, que puede ser residencial, comercial o ligada a equipamientos generalmente lúdicos.

El diseño de las marinas permite una gran libertad en su trazado al no depender tanto del tipo de costa en que se encuentra (como se veía en el caso de los puertos externos), ya que al ser interior se encuentra mucho más protegida de las mareas. Dentro de las marinas, se establecen las siguientes subcategorías, atendiendo a su morfología:

- **Marina en canales.** Estas marinas siguen el trazado de calles de agua, con frecuencia ortogonales, con el fin de optimizar el espacio, y se entretejen generalmente con un tejido de vías de tráfico rodado. Es poco frecuente encontrar este tipo de instalaciones en la costa mediterránea. Responde a un modelo de marina muy frecuente en Estados Unidos, especialmente en Florida, territorio de manglares.

Se destaca dentro de esta familia la marina de Empuriabrava en la Costa Brava catalana, con 30 km de canales de agua.

- **Marina arborescente.** Una masa principal de agua organiza la sucesión de dársenas para las embarcaciones alrededor de la misma, generando también formas arbóreas. Este tipo de marinas, que divide la flota de embarcaciones en varios subgrupos o dársenas, minimiza el impacto visual que supone una gran playa de barcos propio de los puertos externos. Encontramos algunos ejemplos en la marina de Saplaya (Comunidad Valenciana), el puerto deportivo de Sète y Port Cap d'Agde (ambos del Languedoc-Roussillon).

- **Marina en islotes.** Se caracteriza por la presencia de diversos núcleos independientes de edificación residencial, generalmente dentro de la lámina de agua a modo de islas, y unidos puntualmente al resto del sistema viario. La marina de Port Grimaud, en la bahía de Saint-Tropez, se ha convertido desde los años sesenta en el referente de muchas marinas de este tipo. También la marina de Sotogrande, en Cádiz responde a esta tipología.

- **Marina dársena.** Es un tipo de marina de reducido tamaño por lo general, que dispone de una dársena hacia el interior de la línea de costa. La costosa construcción del dique de abrigo y su impacto sobre la costa hace que este tipo de instalaciones tan pequeñas sean poco rentables y sostenibles. Ejemplos: puerto de la Duquesa, puerto de Cabopino, ambos en Andalucía, o el puerto de Niza, en la Costa Azul.

3.3. Puerto fluvial. Dado que el objeto de estudio son los puertos marítimos, los presentes en esta categoría son aquellos que se realizan sobre el cauce de la desembocadura de un río. El impacto ecológico sobre la costa suele ser pequeño, si bien son puertos que se encuentran desprotegidos de eventuales crecidas de los ríos.

Ejemplos de ellos son el puerto de El Perelló, la marina de las Dunas, ambos en

la Comunidad Valenciana, y la marina di Grosseto, en la Toscana.

3.4. Puerto natural. Es aquel puerto con o sin protección construida añadida, que aprovecha la configuración natural de la costa como elemento de protección frente a las mareas. Se puede considerar esta tipología como la de menor impacto ecológico y menor coste.

Algunos ejemplos son puerto Cristo, en las islas Baleares, puerto Bonifacio, en Córcega, o el puerto de Vendres, en la costa francesa de Languedoc-Roussillon.

3.5. Gran puerto. Si bien este tipo no es objeto directo de nuestro estudio, se trata de puerto cuya función principal es la comercial y de transporte, presentando por lo tanto una escala mucho mayor que la de los puertos deportivos. Se han estudiado solo aquellos ejemplos que, albergando también amarres destinados a la náutica deportiva, aseguran el agua abrigada destinada a estos de modo tipológicamente interesante.

Muchos puertos comerciales han quedado hoy en día obsoletos al no cubrir las necesidades de la navegación actual, por lo que se están transformando y adquiriendo nuevos usos, como el náutico turístico para el que se requiere poco calado (2-3 m de profundidad).

Tal es el caso de la marina del Rey en Valencia, del puerto histórico de Marsella y otros muchos ejemplos a lo largo de la costa mediterránea.

4. CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS SEGÚN EL IMPACTO EN LA DINÁMICA LITORAL

La ejecución de un puerto deportivo o marina tiene una repercusión sobre la dinámica litoral marina, ya que se produce un obstáculo antes inexistente sobre el movimiento natural de las mareas y, por lo tanto, de su proceso de depósito y sedimentación. Es necesario tener en cuenta esta modificación generada desde el diseño de la infraestructura para asegurar no solo el mínimo impacto ecológico, sino también su funcionalidad, ya que un depósito de arenas en el propio puerto encarecería altamente su mantenimiento.

De hecho, la introducción de un puerto dentro de un litoral en muchas ocasiones lleva asociada la realización de elementos de contención en la costa cercana a la infraestructura para impedir acumulaciones y detracciones perjudiciales de arena.

Por lo tanto, el impacto sobre la línea de costa de la inserción de un puerto es un factor de gran relevancia en su diseño y mantenimiento. Si bien algunos puertos tienen un impacto mínimo en la dinámica litoral, las modificaciones introducidas por algunos de ellos son de gran alcance, por lo que su estudio nos parece de gran interés. Por ello, se crean tres categorías de impacto:

4.1. Impacto bajo. Aquel producido por puertos en los que es visible el depósito y la detracción de arenas en un radio de 500 m desde el centro del puerto.

4.2. Impacto medio. Aquel producido por puertos en los que es visible el depósito y la detracción de arenas en un radio mayor de 500 m y hasta de 1.000 m.

4.3. Impacto alto. Aquel producido por puertos en los que es visible el depósito y la detracción de arenas en un radio mayor de 1.000 m.

Hemos procedido a clasificar los puertos del arco mediterráneo en función de su tipo de impacto según esta categorización.

5. CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS SEGÚN SU SITUACIÓN URBANA

Más allá de la consideración de infraestructura técnica de los puertos deportivos y las marinas, analizada desde los respectivos campos disciplinares específicos, se debe también considerar la dimensión urbana y territorial de estos equipamientos.

En ocasiones, los puertos deportivos forman un núcleo indisoluble del centro histórico urbano; en otros son una mera dotación de sectores residenciales, e incluso se han encontrado algunos construidos en costa no urbana ni edificada.

Por ello, establecemos una categorización para la situación urbana de los puertos deportivos y marinas, creando seis tipos distintos de relación con la ciudad:

5.1. Puertos en centro histórico. Son aquellos puertos deportivos que forman parte del centro histórico, constituyendo una unión indisoluble. Generalmente, es propio de poblaciones pequeñas o de gran tradición marítima. En otras ocasiones, procede de puertos comerciales transformados posteriormente en deportivos.

5.2. Puertos en ensanche urbano. Son aquellos puertos que no se encuentran en el tejido urbano, sin que tampoco puedan considerarse componentes del centro histórico ni pertenecen a áreas meramente residenciales o turísticas.

5.3. Puertos en tejido residencial. Son aquellos puertos situados en áreas exclusivamente residenciales en la periferia urbana o en tejidos especializados en turismo o en segundas residencias.

5.4. Puertos en área residencial diseminada. Son aquellos puertos situados en áreas residenciales de muy baja densidad, por lo que no se pueden establecer relaciones urbanas, sino más bien territoriales o paisajísticas.

5.5. Puertos en área no urbanizada. Son aquellos puertos situados en áreas no urbanas ni edificadas.

5.6. Puertos en polígono turístico. Son aquellos puertos que constituyen una unidad indisoluble con un tejido residencial y básico de servicios meramente turístico, siendo el centro y razón del mismo.

Hemos clasificado los puertos estudiados en función de estos parámetros para determinar la relación entre las tipologías portuarias y la conexión urbana que propician.

6. CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS SEGÚN LA PRESENCIA DE TEJIDO RESIDENCIAL

Una de las características urbanas que diferencian el puerto comercial del turístico es la mayor presencia en estos últimos de tejido residencial asociado. Por ello, se ha considerado establecer una clasificación de los puertos deportivos en función de si poseen o no tejido residencial asociado o relacionado:

6.1. Puertos con tejido residencial asociado. Son aquellos puertos que presentan una relación íntima con el tejido residencial inmediato. Dentro de esta clasificación se encuentran las marinas, pero también otros grupos. Por ejemplo, los puertos situados en centros históricos establecen por lo general una unión indisoluble con las edificaciones, de modo que se justifican mutuamente, por lo que se consideran asociados a nuestro estudio pese a que no se hayan realizado de modo unitario.

6.2. Puertos sin tejido residencial asociado. Son aquellos puertos que no presentan más relación que la de contacto con el tejido urbano inmediato, sea o no residencial.

Se ha procedido a analizar los puertos en función de este parámetro para poder establecer relaciones entre la tipología de puerto y su relación con el tejido residencial inmediato.

7. CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS SEGÚN SU PERMEABILIDAD CON EL TEJIDO URBANO

Tras analizar la situación de los puertos en la trama urbana y la existencia o no de tejido residencial asociado, parece interesante desde la dimensión urbana de esta infraestructura analizar su permeabilidad con el resto del tejido. De este modo, hay puertos que, independientemente de los parámetros anteriormente estudiados, se constituyen como elementos independientes, completamente aislados y sin interacción urbana debido a la inconnexión física, mientras que otros llegan a constituirse como elementos continuos, uno más dentro del conjunto edilicio.

Por ello, se establece la siguiente categorización:

7.1. Puertos de alta permeabilidad con la trama urbana. Aquellos cuyo acceso es directo desde el tejido urbano.

7.2. Puertos de media permeabilidad con la trama urbana. Aquellos cuyo acceso es indirecto desde el tejido urbano, debido a la existencia de carreteras o autovías separadoras sin que se encuentre solucionada la conexión, por lo que el acceso rodado es el más común.

7.3. Puertos de baja permeabilidad con la trama urbana. Aquellos cuyo acceso no es posible desde el tejido urbano.

Del mismo modo que se ha realizado con las anteriores clasificaciones, se ha estudiado según estas categorías cada uno de los puertos analizados.

8. LISTADO DE PUERTOS Y CONFECCIÓN DE FICHAS CON LOS TIPOLOGICAMENTE MÁS INTERESANTES

Una vez expuestos los parámetros que tras el análisis se han considerado de interés dentro del estudio de los puertos deportivos y marinas, se procede a la exposición del listado de la totalidad de puertos encontrados, que se encuentran definidos en el anexo I adjunto al presente artículo.

Para el análisis pormenorizado de cada puerto se ha generado una ficha gráfica en la que se exponen las características consideradas ya expuestas en el presente artículo mediante una leyenda gráfica. Puesto que el análisis es de gran amplitud, se han seleccionado 168 puertos de los 390 iniciales, por considerarlos los más interesantes desde el punto de vista tipológico, y también por ser representativos del resto de los puertos. Estas fichas se adjuntan en el anexo I adjunto al presente artículo.

ANEXO I. Conjunto de fichas analíticas de los puertos de mayor interés morfotipológico.

Se presentan a continuación las fichas analíticas de los puertos que se han considerado más relevantes desde el punto de vista morfotipológico, o bien desde sus relaciones urbanas y territoriales o de impacto en el litoral marítimo.

Se presenta en primer lugar la leyenda para la lectura de cada ficha, basada en una ficha tipo, y en segundo lugar se presenta la leyenda de las categorías existentes en dichas fichas.

Se concluye con la exposición de la totalidad de las fichas de los puertos seleccionados.

BIBLIOGRAFÍA

Cosas de Barcos, 2009. Información sobre Amarres en Venta y Alquiler. [Online] (actualizado el 11 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.buscoamarre.com/el_documento/tal
 [Accedido el 12 de noviembre de 2009]

Portbooker, 2009. Alquiler de Barcos y Amarres en todo el mundo. [Online] (actualizado el 2 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.portbooker.com/es/puertos
 [Accedido el 12 de noviembre de 2009]

Fondear, 2009. Barcos, Portal de Náutica. [Online] (actualizado el 10 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.fondear.com/Todo_Charter/Puertos/PuertosDep.htm
 [Accedido el 12 de noviembre de 2009]

Empresa Pública de Puertos de Andalucía, 2009. Empresa Pública de Puertos de Andalucía, dependiente de la Consejería de Obras Públicas y Transportes. [Online] (actualizado el 9 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.eppa.es
 [Accedido el 10 de noviembre de 2009]

Puerto Sotogrande S. A., 2009. Puerto de Sotogrande [Online] (actualizado el 10 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.puertosotogrande.com
 [Accedido el 10 de noviembre de 2009]

Puerto José Banús, 2009. Puerto de José Banús [Online] (actualizado el 30 de Octubre de 2009)
 Disponible en: www.puertojosebanus.es
 [Accedido el 10 de noviembre de 2009]

Puerto Deportivo de Benalmádena, 2009. Sitio oficial del Puerto deportivo de Benalmádena [Online] (actualizado el 15 de Octubre de 2009)
 Disponible en: www.benalmadena.es/puertodeportivo
 [Accedido el 10 de noviembre de 2009]

Autoridad Portuaria de Málaga, 2009. Puerto de Málaga [Online] (actualizado el 10 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.puertomalaga.com
 [Accedido el 11 de noviembre de 2009]

Autoridad Portuaria de Motril, 2009. Puerto de Motril [Online] (actualizado el 11 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.apmotril.com
 [Accedido el 12 de noviembre de 2009]

Almerimar, 2009. Puerto deportivo Almerimar [Online] (actualizado el 10 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.almerimarpuerto.com
 [Accedido el 12 de noviembre de 2009]

Club de mar Almería, 2009. Puerto de Almería [Online] (actualizado el 10 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.clubdemaralmeria.es
 [Accedido el 12 de noviembre de 2009]

Autoridad Portuaria de Almería, 2009. Puerto de Almería [Online] (actualizado el 10 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.apalmeria.com
 [Accedido el 12 de noviembre de 2009]

Revista Náutica, 2009. Amarres para Barcos - puertos - litorales [Online] (actualizado el 11 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.larevistanautica.com/amarres-y-litoral
 [Accedido el 12 de noviembre de 2009]

Amarrando, 2009. Puertos Deportivos - Clubs Náuticos [Online] (actualizado el 11 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.amarrando.com/puertosdeportivos
 [Accedido el 12 de noviembre de 2009]

Club Náutico Villa San Pedro, 2009. Puerto de Villa San Pedro [Online] (actualizado el 28 de Agosto de 2009)
 Disponible en: www.clubnauticovillasanpedro.com
 [Accedido el 12 de noviembre de 2009]

Club Náutico Lo Pagán, 2009. Puerto de Lo Pagán [Online] (sin datos sobre su fecha de actualización)

Disponible en: www.clubnauticolopagan.com
 [Accedido el 12 de noviembre de 2009]

Puerto deportivo Tomás Maestre, 2009. Puerto Maestre [Online] (actualizado el 24 de Agosto de 2009)
 Disponible en: www.puertomaestre.com
 [Accedido el 12 de noviembre de 2009]

Club Náutico Los Alcázares, 2009. Puerto de Los Alcázares [Online] (actualizado el 24 de Agosto de 2009)
 Disponible en: www.cnmarmenor.com
 [Accedido el 13 de noviembre de 2009]

Puerto deportivo de los Urrutias, 2009. Club de Regatas Mar Menor [Online] (actualizado el 12 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.clubderegatasarmenor.com
 [Accedido el 13 de noviembre de 2009]

Club Náutico Los Nietos, 2009. Puerto de Los Nietos [Online] (actualizado el 12 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.cnlosnietos.com
 [Accedido el 13 de noviembre de 2009]

Club Náutico Islas Menores, 2009. Puerto de Islas Menores [Online] (actualizado el 13 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.cnislasmenores.com
 [Accedido el 13 de noviembre de 2009]

Real Club Recreativo de Cartagena, 2009. Puerto de Cartagena [Online] (actualizado el 11 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.clubregatascartagena.com
 [Accedido el 13 de noviembre de 2009]

Real Club Recreativo de Cartagena, 2009. Puerto deportivo de Cartagena [Online] (actualizado el 11 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.rcrct.net
 [Accedido el 13 de noviembre de 2009]

Puerto deportivo Juan Montiel, 2009. Puerto Juan Montiel [Online] (no existen datos sobre la actualización)
 Disponible en: www.puertodeportivojuanmontiel.com
 [Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Club Náutico Águilas, 2009. Puerto de Las Águilas [Online] (actualizado el 11 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.cnaguilas.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Marina Salinas, 2009. Marina Salinas [Online] (actualizado el 10 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.marinasalinas.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Real Club Náutico de Torrevieja, 2009. Puerto deportivo de Torrevieja [Online] (actualizado el 16 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.rcnt.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Marina de Miramar, 2009. Puerto deportivo 2 de Santa Pola [Online] (actualizado el 14 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.marinamiramar.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Club Náutico Santa Pola, 2009. Puerto deportivo de Santa Pola [Online] (actualizado el 12 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.cnauticosantapola.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Marina de Alicante, 2009. Puerto de Alicante [Online] (actualizado el 16 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.marinaalicante.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Club Náutico Villajoyosa, 2009. Puerto de Villajoyosa [Online] (actualizado el 13 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.cnlavilla.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Club Náutico de Altea, 2009. Puerto de Altea [Online] (actualizado el 10 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.cnaltea.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Puerto Deportivo Marina Greenwich, 2009. Marina de Greenwich [Online] (actualizado el 12 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.marinagreenwich.es
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Club Náutico de Calpe, 2009. Puerto de Calpe [Online] (no existen datos sobre la actualización)
Disponble en: www.rcncalpe.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Club Náutico les Basetes, 2009. Puerto de Les Basetes [Online] (actualizado el 16 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.cnlesbasetes.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Puerto de Moreira, 2009. Puerto de Moreira [Online] (actualizado el 16 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.cnmoraira.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Club Náutico Jávea, 2009. Puerto deportivo de Jávea [Online] (actualizado el 16 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.cnjavea.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Puerto Deportivo de Pobra Marina, 2009. Puerto de Pobra Marina [Online] (no existen datos sobre la actualización)
Disponble en: www.poblamarina.es
[Accedido el 11 de noviembre de 2009]

Real Club Náutico de Gandía, 2009. Puerto de Gandía [Online] (actualizado el 16 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.cngandia.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Puerto de Valencia, 2009. Puerto deportivo de Valencia. [Online] (actualizado el 16 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.valenciayatchport.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Real Club Náutico de Valencia, 2009. Puerto Náutico de Valencia [Online] (no existen datos sobre la actualización)
Disponble en: www.rcnauticovalencia.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Port America’s Cup Marina, 2009. Puerto de la America’s Cup [Online] (actualizado el 13 de noviembre de 2009)

Disponble en: www.portamericascup.com
[Accedido el 17 de noviembre de 2009]

Autoridad Portuaria de Málaga, 2009. Puerto de Málaga [Online] (actualizado el 14 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.puertomalaga.com
[Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Puerto de Burriana, 2009. Puerto de Burriana Nova [Online] (actualizado el 5 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.burriananova.com
[Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Club Náutico Burriana, 2009. Puerto de Burriana [Online] (actualizado el 9 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.cnburriana.com
[Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Marina Port Castelló, 2009. Port Marina de Castelló [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.marinaportcastello.com
[Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Club Náutico de Castellón, 2009. Puerto deportivo de Castellón [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.rcncastellon.es
[Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Marina de Benicarló, 2009. Marina de Benicarló [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.marinadebenicarlo.com
[Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Marina Port Sant Carles, 2009. Puerto de Sant Carles de la Ràpita [Online] (no existen datos sobre la actualización)
Disponble en: www.santcarlesmarina.com
[Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Port Calafat, 2009. Port Calafat [Online] (actualizado el 16 de noviembre de 2009)
Disponble en: www.portcalafat.com
[Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Club Náutico Cambrils, 2009. Puerto de Cambrils [Online] (actualizado el 16 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.clubnauticcambrils.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Club Náutico de Salou, 2009. Puerto deportivo de Salou [Online] (actualizado el 2 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.clubnauticsalou.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Marina Internacional de Puerto Tarraco, 2009. Puerto de Tarraco [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.puertotarraco.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Port Esportiu de Tarragona, 2009. Puerto deportivo de Tarragona [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.portesportiutarragona.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Marina de Barà, 2009. Marina de Barà [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.portdauratmarinadebara.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Port de Roda de Barà, 2009. Port Rodad de Barà [Online] (actualizado el 11 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.novadarsenabara.es
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Port Segur Calafell, 2009. Port de Calafell [Online] (actualizado el 12 de Octubre de 2009)
 Disponible en: www.portsegurcalafell.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Marina Far Vilanova, 2009. Marina de Vilanova i la Geltrú [Online] (actualizado el 10 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.marinafarvilanova.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Puerto de Vilanova i la Geltrú, 2009. Puerto de Vilanova i la Geltrú [Online] (no existen datos sobre la actualización)
 Disponible en: www.cnvilanova.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Port Aiguadolç, 2009. Puerto de Sitges [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.portdesitges.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Club Náutico de Garraf, 2009. Port de Garraf [Online] (no existen datos sobre la actualización)
 Disponible en: www.clubnauticgarraf.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Port Ginesta, 2009. Port Ginesta [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.portginesta.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Marina Port Vell, 2009. Puerto de Port Vell [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.marinaportvell.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Real Club Mediterráneo de Barcelona, 2009. Puerto deportivo del Barcelona [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.maritimbarcelona.org
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Real Club Náutico de Barcelona, 2009. Puerto de Barcelona [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.rcnc.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Port Olímpic de Barcelona, 2009. Port Olímpic [Online] (no existen datos sobre la actualización)
 Disponible en: www.portolimpic.es
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Port Fòrum, 2009. Port Fòrum [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.portforum.net
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Puerto deportivo de El Masnou, 2009. Port El Masnou [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.portmasnou.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Puerto Marina Premià, 2009. Marina Premià [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.marinapremia.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

Puerto de Mataró, 2009. Port Mataró [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.portmataro.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]















































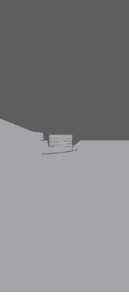













Club Náutico de Port Balís, 2009. Port Balís [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.cnelbalis.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]





























































Club Náutico de Arenys de Mar, 2009. Arenys de Mar [Online] (actualizado el 17 de noviembre de 2009)
 Disponible en: www.cnarenys.com
 [Accedido el 18 de noviembre de 2009]

	NÚMERO DEL PUERTO SEGÚN LISTADO GENERAL	TIPO DE PUERTO	TIPO DE SITUACIÓN URBANA
	NOMBRE I REGIÓN DEL PUERTO	EXTERNO	EN CENTRO HISTÓRICO
		EXTRE. BAHÍA	EN ENSANCHE URBANO
		INTERIOR	EN TEJIDO RESIDENCIAL
	TIPOLOGÍA DEL PUERTO	FLUVIAL	RESIDENCIAL DISEMINADO
	TIPO DE COSTA	MARINA CANAL	POLÍGONO TURÍSTICO
	NÚMERO DE AMARRES	MARINA ARB.	EN ÁREA NO URBANIZADA
	ESQUEMA DEL PUERTO	MARINA COPR.	
		GRAN PUERTO	
		TIPO SGÚN TEJIDO RESIDENCIAL	
		RESIDENCIAL	PRESENCIA DE TEJIDO RESIDENCIAL
		NO RESIDENCIAL	NO PRESENCIA DE TEJIDO RESIDENCIAL
		TIPO SEGÚN PERMEABILIDAD	
		BAJA	PERMEABILIDAD BAJA
		MEDIA	PERMEABILIDAD MEDIA
		ALTA	PERMEABILIDAD ALTA
		TIPO DE IMPACTO SOBRE LA COSTA	
			IMPACTO BAJO (RADIO HASTA 500 M)
			IMPACTO MEDIO (RADIO ENTRE 500 Y 1000 M)
			IMPACTO ALTO (RADIO MAYOR DE 1000M)
	TIPO DE INFLUENCIA SOBRE LA COSTA		TIPO SEGÚN PERMEABILIDAD
	TIPO DE ENCLAVE URBANO		COSTA ABIERTA
	PRESENCIA O NO DE TEJIDO RESIDENCIAL ASOCIADO		COSTA EN BAHÍA
	PERMEABILIDAD CON EL TEJIDO URBANO		COSTA EN ACANTILADO
			COSTA EN MARISA





























































001	002	003	004	005	006	007	008	009	010
Puerto de la Atunara Andalucía	Puerto Sotogrande Andalucía	Puerto de la Duquesa Andalucía	Puerto de Estepona Andalucía	Puerto de José Banús Andalucía	Puerto de Marbella Andalucía	Marina de Bajadilla Andalucía	Puerto de Cabopino Andalucía	Puerto deFuen-girola Andalucía	Puerto Marina de Banalmádena Andalucía
EXTERNO	MARINA CORPUSCULAR	INTERIOR	EXTERNO	EXTERNOI	EXTERNO	EXTERNO	INTERNO	EXTERNO	MARINA CORPUSCULAR
N. AMARRES 1.164	N. AMARRES 328	N. AMARRES 447	N. AMARRES 915	N. AMARRES 377	N. AMARRES 268	N. AMARRES 169	N. AMARRES 275	N. AMARRES 1140	
NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL
MEDIA	BAJA	MEDIA	MEDIA	ALTA	ALTA	ALTA	MEDIA	MEDIA	ALTA

011	012	013	014	015	016	017	018	019	020
Puerto del Candado Andalucía	Puerto de Cala de Vélez Andalucía	Puerto de La Punta de la Mona Andalucía	Puerto de Motril Andalucía	Puerto de Motril Andalucía	Puerto de Almerimar Andalucía	Puerto de Roquetas de Mar Andalucía	Puerto de Aguadulce Andalucía	Puerto de Almería Andalucía	Puerto de San José Andalucía
EXTERNO	EXTERNO	EXTREMO DE BAHÍA	GRAN PUERTO	EXTREMO DE BAHÍA	MARINA EN CANAL	EXTERNO	EXTERNO	GRAN PUERTO	EXTREMO DE BAHÍA
N. AMARRES 250	N. AMARRES 274	N. AMARRES 227	N. AMARRES 163	N. AMARRES 83	N. AMARRES 997	N. AMARRES 243	N. AMARRES 764	N. AMARRES 277	N. AMARRES 244
NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL
BAJA	MEDIA	BAJA	BAJA	ALTA	BAJA	ALTA	MEDIA	ALTA	MEDIA
021	022	023	025	026	027	028	029	030	031
Puerto de Garrucha Andalucía	Puerto de Águilas Murcia	Puerto de Mazarrón Murcia	Puerto de Cabo de Palos Murcia	Puerto del Mar de Cristal Murcia	Puerto de Las Islas Menores Murcia	Puerto de Los Nietos Murcia	Puerto de Los Urrutia Murcia	Puerto de Los Alcázares Murcia	Puerto de Lo Pagán Murcia
EXTERNO	EXTREMO DE BAHÍA	EXTREMO DE BAHÍA	INTERIOR	EXTERNO	EXTERNO	ISLA	ISLA	ISLA	EXTREMO DE BAHÍA
N. AMARRES 249	N. AMARRES 180	N. AMARRES 259	N. AMARRES 175	N. AMARRES 162	N. AMARRES 100	N. AMARRES 437	N. AMARRES 253	N. AMARRES 282	N. AMARRES 160
NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL
ALTA	BAJA	ALTA	ALTA	BAJA	MEDIA	BAJA	BAJA	BAJA	MEDIA

<div>032</div> <div>Puerto de San Pedro de Pinatar</div> <div>Murcia</div> <div>EXTERNO</div> <div></div> <div>N. AMARRES 405</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>BAJA</div>	<div>033</div> <div>Puerto de Horadada</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTERNO</div> <div></div> <div>N. AMARRES 541</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>MEDIA</div>	<div>034</div> <div>Puerto de Campoamor</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTERNO</div> <div></div> <div>N. AMARRES 351</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>BAJA</div>	<div>035</div> <div>Puerto de Cabo Roig</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTREMO DE BAHÍA</div> <div></div> <div>N. AMARRES 207</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>ALTA</div>	<div>037</div> <div>Marina de las Dunas</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>INTERIOR</div> <div></div> <div>N. AMARRES 495</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>BAJA</div>	<div>038</div> <div>Puerto de Santa Pola</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTERNO</div> <div></div> <div>N. AMARRES 550</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>ALTA</div>	<div>043</div> <div>Puerto de El Campello</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTREMO DE BAHÍA</div> <div></div> <div>N. AMARRES 475</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>BAJA</div>	<div>044</div> <div>Puerto de Villajoyosa</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTERNO</div> <div></div> <div>N. AMARRES 330</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>MEDIA</div>	<div>046</div> <div>Puerto de Atea</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTERNO</div> <div></div> <div>N. AMARRES 369</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>BAJA</div>	<div>049</div> <div>Marina de Greenwich</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTERNO</div> <div></div> <div>N. AMARRES 542</div> <div></div> <div></div> <div>RESIDENCIAL</div> <div>ALTA</div>
<div>051</div> <div>Puerto de Calpe</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTREMO DE BAHÍA</div> <div></div> <div>N. AMARRES 276</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>BAJA</div>	<div>056</div> <div>Puerto de La Oliva</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>INTERIOR</div> <div></div> <div>N. AMARRES 423</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>ALTA</div>	<div>059</div> <div>Puerto el Perellò</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>FLUVIAL</div> <div></div> <div>N. AMARRES 330</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>ALTA</div>	<div>062</div> <div>Puerto de Saplaya</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>MARINA ARBORESCENTE</div> <div></div> <div>N. AMARRES 700</div> <div></div> <div></div> <div>RESIDENCIAL</div> <div>BAJA</div>	<div>063</div> <div>Pobla Marina</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTERNO</div> <div></div> <div>N. AMARRES 835</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>MEDIA</div>	<div>065</div> <div>Puerto de Siles</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTERNO</div> <div></div> <div>N. AMARRES 1.164</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>BAJA</div>	<div>066</div> <div>Puerto de Burriana</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTERNO</div> <div></div> <div>N. AMARRES 251</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>MEDIA</div>	<div>068</div> <div>Puerto de Oropesa del Mar</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTREMO DE BAHÍA</div> <div></div> <div>N. AMARRES 668</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>BAJA</div>	<div>069</div> <div>Puerto de Las Fuentes</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTERNO</div> <div></div> <div>N. AMARRES 275</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>MEDIA</div>	<div>071</div> <div>Puerto de Benicarló</div> <div>Comunidad Valenciana</div> <div>EXTERNO</div> <div></div> <div>N. AMARRES 300</div> <div></div> <div></div> <div>NO RESIDENCIAL</div> <div>MEDIA</div>

073	076	077	080	081	082	085	087	090	092
Puerto de Les Cases d'Alcanar Catalunya	Puerto de L'Ampollà Catalunya	Puerto de L'Estany Gras Catalunya	Puerto de L'Hospitalet de L'Infant Catalunya	Puerto de Cambriles Catalunya	Puerto de Salou Catalunya	Puerto Deportivo de Tarragona Catalunya	Puerto de Calafell Catalunya	Puerto de Aiguadolç Catalunya	Puerto Ginesta Catalunya
EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO
									
N. AMARRES 155	N. AMARRES 433		N. AMARRES 575	N. AMARRES 533	N. AMARRES 230	N. AMARRES 442	N. AMARRES 525	N. AMARRES 742	N. AMARRES 1528
									
									
NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL
MEDIA	MEDIA	BAJA	MEDIA	MEDIA	MEDIA	BAJA	BAJA	MEDIA	BAJA
094	095	096	097	098	101	102	103	104	105
Puerto Olímpico Catalunya	Puerto Forum Catalunya	Marina de Badalona Catalunya	Puerto El Masnou Catalunya	Puerto de Premià de Mar Catalunya	Puerto Balis Catalunya	Puerto de Arenys de Mar Catalunya	Puerto de Blanes Catalunya	Puerto de Cala Nayelles Catalunya	Puerto de Sant Feliu de Guíxols Catalunya
EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTREMO DE BAHÍA	EXTREMO DE BAHÍA	EXTREMO DE BAHÍA
									
N. AMARRES 743	N. AMARRES 201	N. AMARRES 620	N. AMARRES 1081	N. AMARRES 750	N. AMARRES 775	N. AMARRES 607	N. AMARRES 686	N. AMARRES 134	N. AMARRES 562
									
									
RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL
MEDIA	MEDIA	BAJA	BAJA	BAJA	BAJA	BAJA	MEDIA	BAJA	BAJA

131	132	133	134	135	136	137	141	142	143
Puerto de Frontignan Languedoc-Roussillon	Puerto de Palavas-Le-Flot Languedoc-Roussillon	Puerto de Carnon Languedoc-Roussillon	Puerto de la Grande Motte Languedoc-Roussillon	Puerto Camargue Languedoc-Roussillon	Puerto de Saint Maries de la Mer Provence-Alpes-Côte d'Azur	Puerto de Fos Provence-Alpes-Côte d'Azur	Puerto Carro Provence-Alpes-Côte d'Azur	Puerto de Sausset-les-Pins Provence-Alpes-Côte d'Azur	Puerto de Carry Le Rouet Provence-Alpes-Côte d'Azur
INTERIOR	EXTERNO	INTERIOR	INTERIOR	MARINA ARBORESCENTE	INTERIOR	EXTERNO	NATURAL	INTERIOR	NATURAL
N. AMARRES 600	N. AMARRES 1.500	N. AMARRES 940	N. AMARRES 1.370	N. AMARRES 4.800	N. AMARRES 477	N. AMARRES 620		N. AMARRES 494	N. AMARRES 559
RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL
BAJA	MEDIA	MEDIA	MEDIA	BAJA	BAJA	MEDIA	MEDIA	MEDIA	MEDIA
145	147	148	150	154	155	156	158	159	163
Las Redonne y Madrague de Gignac Provence-Alpes-Côte d'Azur	Puerto antiguo de Marsella Provence-Alpes-Côte d'Azur	Puerto Pointe Rouge Provence-Alpes-Côte d'Azur	Puerto de Cassis Provence-Alpes-Côte d'Azur	Puerto de Bandol Provence-Alpes-Côte d'Azur	Puerto de Sanay-sur-mer Provence-Alpes-Côte d'Azur	Puerto de la Coudilière Provence-Alpes-Côte d'Azur	Puerto Embier Provence-Alpes-Côte d'Azur	Puerto de Saint-Maudrier-sur-mer Provence-Alpes-Côte d'Azur	Port Niel Provence-Alpes-Côte d'Azur
EXTERNO	INTERIOR	EXTERNO	NATURAL	INTERIOR	INTERIOR	EXTREMO DE BAHÍA	INTERIOR	EXTREMO DE BAHÍA	EXTREMO DE BAHÍA
N. AMARRES 420			N. AMARRES 368	N. AMARRES 1.600	N. AMARRES 300				
NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL
BAJA	BAJA	ALTA	MEDIA	BAJA	ALTA	BAJA	BAJA	BAJA	BAJA

166	167	168	169	170	171	172	173	176	178
Puerto de Miramar Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Favière Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Lanvadu Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Cavalaire Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Saint Tropez Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto Grimaud Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Sainte-Maxime Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Saint-Peire-sur-mer Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Fréjus Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Santa Lucía y San Rafael Provence-Alpes- Côte d'Azur
EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTREMO DE BAHÍA	MARINA ARBORESCENTE	EXTERNO	EXTERNO	INTERIOR	EXTERNO
									
N. AMARRES 1.140		N. AMARRES 1.100	N. AMARRES 570	N. AMARRES 800	N. AMARRES 1.100			N. AMARRES 700	N. AMARRES 1.600
									
									
NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL
BAJA	BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	ALTA	BAJA	BAJA	BAJA	BAJA
181	183	187	188	189	190	191	192	193	196
Marina de L'Estrel Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Théoule-sur-mer Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Cannes Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto Golfe-Juan Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto Gallice Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto Vauban Provence-Alpes- Côte d'Azur	Marina Baie-des-Anges Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Cross-de-Cagnes Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Niza Provence-Alpes- Côte d'Azur	Puerto de Beaulieu-sur-mer Provence-Alpes- Côte d'Azur
EXTREMO DE BAHÍA	EXTREMO DE BAHÍA	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	INTERIOR	INTERIOR	EXTERNO	INTERIOR	INTERIOR
									
	N. AMARRES 210	N. AMARRES 650	N. AMARRES 857			N. AMARRES 474		N. AMARRES 498	N. AMARRES 473
									
									
NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL
BAJA	ALTA	ALTA	MEDIA	MEDIA	MEDIA	BAJA	BAJA	ALTA	MEDIA

199	200	203	204	206	207	209	212	213	214
Puerto de San Remo Liguria	Marina degli Aregai Liguria	Puerto de Diano Marina Liguria	Puerto de San Bartolome al mare Liguria	Puerto de Alassio Liguria	Portobello Loano Liguria	Puerto de Varazze Liguria	Portofino Liguria	Puerto de Santa Margherita Liguria	Puerto de Rapallo Liguria
EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTREMO DE BAHÍA	EXTERNO	EXTREMO DE BAHÍA	INTERIOR	EXTREMO DE BAHÍA	EXTREMO DE BAHÍA
N. AMARRES 806	N. AMARRES 974	N. AMARRES 270	N. AMARRES 170		N. AMARRES 400	N. AMARRES 300	N. AMARRES 300	N. AMARRES 350	N. AMARRES 500
NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL
MEDIA	BAJA	BAJA	BAJA	BAJA	BAJA	BAJA	ALTA	BAJA	BAJA
228	229	230	231	231b	232	235	240	241	243
Marina de Scarlino Talamone	Puerto de Punta Ala Toscana	Puerto de Castiglione della Pescaia Talamone	Marino di Grosseto Talamone	Puerto de Talamone Toscana	Puerto de Monte Argentario Toscana	Puerto de Civitavecchia Lazio	Puerto de Nettuno Lazio	Puerto de Circeo Lazio	Puerto de Terracina Lazio
EXTERNO	EXTERNO	FLUVIAL	INTERIOR	EXTREMO DE BAHÍA	INTERIOR	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO	EXTERNO
N. AMARRES 561	N. AMARRES 893	N. AMARRES 350	N. AMARRES 561			N. AMARRES 1.054	N. AMARRES 850		N. AMARRES 200
NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL
BAJA	BAJA	MEDIA	MEDIA	ALTA	MEDIA	BAJA	BAJA	BAJA	BAJA

244	246	276	278	298	301	303	311	312	319
Puerto de Sperlonga Lazio	Puerto de Pineta Lazio	Marina grande de Procida Campania	Puerto de Chiaiolella Córcega	Puerto de Solenzara Córcega	Puerto de Bonifacio Córcega	Puerto de Propiano Córcega	Puerto de Ille Russe Córcega	Puerto de Stintino Córcega	Puerto de Poltu Quatu Córcega
EXTERNO	INTERIOR	EXTERNO	INTERIOR	EXTERNO	NATURAL	EXTREMO DE BAHÍA	EXTERNO	NATURAL	NATURAL
N. AMARRES 100	N. AMARRES 500	N. AMARRES 230	N. AMARRES 230	N. AMARRES 450	N. AMARRES 250	N. AMARRES 380	N. AMARRES 216		N. AMARRES 410
NO RESIDENCIAL BAJA	RESIDENCIAL BAJA	NO RESIDENCIAL BAJA	NO RESIDENCIAL BAJA	NO RESIDENCIAL BAJA	RESIDENCIAL ALTA	NO RESIDENCIAL ALTA	NO RESIDENCIAL BAJA	RESIDENCIAL ALTA	RESIDENCIAL ALTA
326	329	356	358	367	371	375	383		
Puerto de Punta Alcia Cerdeña	Marina di Orosei Cerdeña	Puerto de Battaglia Sicilia	Marina di Tonnarella Sicilia	Puerto de la Colonia de Sant Jordi Islas Baleares	Portitxol Islas Baleares	Puerto Adriano Islas Baleares	Puerto Cristo Islas Baleares		
INTERIOR	w	EXTERNO	INTERIOR	EXTREMO DE BAHÍA	INTERIOR	EXTREMO DE BAHÍA	NATURAL		
					N. AMARRES 350		N. AMARRES 200		
RESIDENCIAL MEDIA	NO RESIDENCIAL BAJA	NO RESIDENCIAL MEDIA	RESIDENCIAL BAJA	NO RESIDENCIAL MEDIA	NO RESIDENCIAL MEDIA	NO RESIDENCIAL MEDIA	RESIDENCIAL ALTA		

3.4.

Génesis y evolución de los campos de golf

María Dolores Joyanes Díaz

RESUMEN

Los campos de golf han estado relacionados desde sus inicios con las actividades del ocio y el disfrute de la naturaleza. Al igual que los puertos deportivos, los campos de golf son operaciones turísticas promovidas en torno a un equipamiento de nueva planta. El cambio más importante que se ha producido en los últimos años ha sido dejar de ser una inversión para recalificar el turismo y conocer las características territoriales y paisajísticas del lugar, convirtiéndose en una operación especulativa y una transposición caricaturizada del campo de golf. En este artículo se hace un repaso histórico del desarrollo del golf y de sus formas territoriales y turísticas.

ABSTRACT

Ever since their inception, golf courses have been related to leisure activities, and the enjoyment of nature. Just like marinas, these are touristic operations promoted around completely new facilities. In recent years, golf courses have undergone a change in their status, becoming the object of speculative investments, rather than operations that would reassess tourism. This article offers a historical overview of the development of golf, and its territorial and touristic forms.

1. Introducción

Con el inicio de los primeros movimientos turísticos y la necesidad de consumir el tiempo de descanso en actividades de ocio, aparecieron los nuevos paisajes y las piezas que, insertadas en el territorio, fueron inventados para este fin. Entre estas piezas destaca el campo de golf, que, por su implicación en el paisaje y la repercusión que genera en todos los niveles esta gran extensión de terreno, merece un estudio particularizado.

El origen del golf y su posterior expansión por el mundo hicieron pronto del diseño y la construcción de este nuevo escenario para el ocio una profesión, monopolizada en sus inicios por los propios jugadores, conocedores de todos y cada uno de los elementos que configuraban un buen campo de golf.

Por la popularidad que alcanzó este deporte durante todo el siglo pasado y la controversia que aún hoy en día sigue manteniendo, parece una tarea ineludible conocer la historia y evolución del modelo de campo de golf y sus pautas de inspiración a lo largo de su periplo por el escenario mundial, lo cual resulta una tarea fundamental para el entendimiento de su situación con la perspectiva histórica necesaria para analizar los criterios y normas de diseño que se han mantenido hasta la actualidad.

El campo de golf se concibe como un objeto en sí mismo, ideado como un producto de consumo que se extiende por todo el mundo, siendo un fragmento de territorio que responde a las necesidades de ocio que demanda la sociedad moderna, una vez conquistado el espacio (acceso a todas partes del territorio), el tiempo (jornada laboral y vacaciones pagadas) e institucionalizado el descanso y el ocio como una necesidad de la sociedad moderna y posmoderna.

De origen difuso, aunque localizado en las costas escocesas y limitado al escenario natural que ofrecían los *links* arenosos, el juego del golf se extendió y popularizó por el litoral europeo próximo (canal de La Mancha) y acabó descendiendo hacia la zona meridional mediterránea, casi siempre vinculado a los primeros flujos turísticos. Las condiciones del sur de Europa no eran las más apropiadas para mantener las cualidades originarias de la costa escocesa; sin embargo, estos nuevos territorios ofrecían, a cambio, condiciones climáticas más benignas, junto al mar, compatibles con el baño de sol y playa, que pronto será el tándem perfecto para la explosión del gran fenómeno del siglo: el turismo de masas.

2.El origen

Sobre juegos o prácticas de características similares se tienen referencias en distintos lugares del territorio europeo, conformándose como una práctica al aire libre, donde se unen la destreza y capacidad de análisis, con el innegable disfrute del paisaje y la naturaleza.

Al sur de Francia se practicaba el *jeu de mail*, bastante similar al golf, así como el *chole* y el *kolf* en el entorno belga-francés, del cual se atisba el origen del nombre actual del juego (Fernández de Caleyá, Julia, 2007, 36)

Este nuevo juego, de origen incierto, que fue logrando gran popularidad en Escocia entre los siglos XVI y XVIII, comenzó a practicarse en el mismo núcleo urbano, en los espacios vacíos que lo permitían; pero por el peligro

que suponía el lanzamiento de las bolas, acabó desplazándose con el tiempo a los terrenos costeros no productivos, donde crecía la hierba de forma natural, y que contaban con un excelente proceso de drenaje natural, los *links* arenosos al borde del mar.

Al principio lo practicaban las clases sociales más humildes, los pastores, que pasaban el rato desafiando los obstáculos que la propia naturaleza y sus agentes habían conformado en ese terreno a medio camino entre la tierra y el agua, hasta que se popularizó entre clases más pudientes, que comenzaron a agruparse y vincular el juego a grandes fincas, a grupos sociales de relación.

Así, durante el siglo XVIII se comenzaron a establecer las primeras asociaciones en torno al juego del golf: la Honourable Company of Edinburgh Golfers en 1744, y la St. Andrews Society of Golfers en 1754, "... en un terreno baldío de brezos, con calles estrechas de hierba corta, con muchos obstáculos y solamente unos *greens* muy imperfectos con hoyos profundos y mal rematados" (Fernández de Caleyá, 2007, 29).

En 1834 la St. Andrews Society tomaría el nombre de Royal Ancient Golf Club, que se mantiene hasta hoy y que fue el modelo a imitar por todos los demás lugares por los que se extendió el juego del golf.

El número de hoyos que tenía un campo no estaba establecido, de modo que, mientras los primeros campos solo contaban con un número variable de hoyos que la propia naturaleza había conformado como elementos de paisaje, la nueva sociedad estableció el número de hoyos en nueve, o dieciocho si se juega en doble sentido, aludiendo a razones fundamentalmente prácticas, intentando conseguir calles de unas 390 yardas (356 m) aproximadamente.

La propia morfología del territorio determinaba la localización y cualidades de cada uno de los hoyos, que además variaban sus características en función de la climatología, ya que no se contaba con las posibilidades

técnicas para la manipulación y modificación del terreno. Eran los propios agentes de la naturaleza, como la lluvia y el viento, las mareas y el devenir de las dunas, así como la vegetación, los que modificaban las variables del lugar, estableciendo de forma casual los posibles recorridos para cada hoyo.

El Royal Blackheath, fundado en 1766, sería el primer campo alejado de la costa, cerca de Londres, y se creó con la clara intención de captar toda la afición de la gran capital industrial, como evidente centro de recepción de los primeros flujos turísticos.

Así mismo, fuera de Inglaterra se crearon otros clubs vinculados a colonias británicas, como son el caso del Calcuta Golf Club de India (1829), el Royal Bombay Club (1842) y, en Occidente, el Canada's Royal Montreal Golf Club, fundado en 1873.

En Estados Unidos se practicó el golf desde el período colonial, que cristalizó con la fundación en 1888 del St. Andrews Golf Club of Yonkers, de Nueva Cork, y más tarde se creó, en 1894, la United States Golf Association (USGA), que regularía el juego en todo el territorio estadounidense y México, estableciendo particularidades como el par o el peso limitado de la bola, y precipitando así la ruptura con el juego de Europa.

Los criterios fundamentales de planificación y diseño, que se han ido manteniendo en el tiempo, los establecieron una serie de jugadores y aficionados entre 1896 y 1920, que contaban con la propia experiencia personal en el juego, lo que los convertía en los elegidos para este cometido. Esos jugadores eran capaces de reconocer en el paisaje el lugar idóneo para establecer los recorridos y hoyos más interesantes, a partir de su propia destreza y conocimiento del juego.

Se establecieron las características esenciales de lo que se ha calificado como “modelo inglés”, aquel que mantenía la naturaleza del paisaje autóctono, encontrando en este los elementos propios para el juego, como los de Leith o Musselborough, donde la playa es protagonista principal y donde se potencian

las propias características del lugar, únicas en cada porción de terreno, capaces de conferir las cualidades que harían atractivo el juego (Hawtree, F. W., 1983).

La creciente afición por el golf, que conjugaba fuerza con destreza, permitiendo al mismo tiempo el disfrute de la naturaleza en un momento en que la contemplación del paisaje lo potenciaba el pensamiento romántico, hizo que pronto se extendiera por el continente europeo.

Siguiendo el halo de los primeros movimientos turísticos, y vinculado a colonias británicas, el golf conquistó, primero, la otra orilla del canal de la Mancha, para después migrar hacia el Mediterráneo como deporte de minorías adineradas y elitistas. El desarrollo e implantación del ferrocarril como medio de transporte sería crucial para el establecimiento de los primeros núcleos receptores de flujos turísticos, que hallaban en el litoral el escenario perfecto para el ocio, donde además se implantaban nuevas actividades que se desarrollaban preferentemente al aire libre, entre las que se encontraba el golf.

En España, como en otros países, el golf fue introducido por estas primeras colonias de turistas, que encontraban en estas latitudes las condiciones más favorables para pasar los duros inviernos practicando deportes, como el fútbol, el polo o el golf. Fue Gibraltar la puerta de entrada para británicos que, con intereses económicos, se establecieron en estos territorios del sur, de clima benigno, importando la práctica de estas nuevas actividades.

3. Evolución y cambio de modelo

En el último tercio del siglo XIX, las principales capitales y ciudades europeas estaban interconectadas mediante por el transporte emblema de la Revolución Industrial, el ferrocarril, de tal modo que estos nuevos desplazamientos por territorios desconocidos, hacia los nuevos paisajes del turismo, se convirtieron pronto en un negocio floreciente, que progresivamente iba atrayendo a un mayor número de personas. Del primer turismo de balneario, asentado en las ciudades históricas, se pasó al baño de mar en contacto con la brisa marina y el disfrute que el nuevo paisaje ofrecía al viajero, quien valoraba cualidades ambientales, el sol, la temperatura y el clima, como consecuencia de la difusión de teorías higienistas, que fomentaban las actividades al aire libre como tratamiento ante los males físicos y del espíritu.

Los primeros campos de golf, ubicados en la costa escocesa, estaban sometidos a una constante evolución provocada por los agentes naturales que actuaban en el lugar. Con la propagación del juego y la necesidad de nuevos campos, se inició el proceso de diseño y planificación influenciado por las tendencias estéticas y culturales del momento.

En pleno auge industrial, la arquitectura de la segunda mitad del siglo XIX estaba dominada en Gran Bretaña por el Renacimiento clásico y sus valores más característicos: la simetría y el orden, como se apreciaba en la estética de Bath o Brighton.

Mientras la arquitectura rememoraba los principios de lo clásico, se iniciaba un movimiento ideológicamente opuesto, de enorme trascendencia en el arte y la cultura, promovido por las ideas de Pugin (1812-1852), Ruskin (1819-1900) y W. Morris (1834-1896) (Montaner, J. M., 2004, 27).

El Arts and Crafts se englobaba dentro de las corrientes románticas del momento, ensalzando el valor de la artesanía sobre la creciente industrialización, de igual modo que la vuelta al pasado, al medievo, que defendía el Romanticismo, en clara oposición a las tendencias victorianas. En el punto álgido de la industrialización y la mecanización, representadas en gran medida por el ferrocarril, que se extendía por todo el territorio europeo, arraigó con fuerza el movimiento paisajístico, con su amor por el pasado medieval y por la manifestación sublime de la naturaleza y sus paisajes más recónditos. En continuidad con la línea de pensamiento de los escritos de Ruskin y Morris, el nuevo movimiento entendía la naturaleza como fuente de creación vital en oposición a las teorías materialistas que el nuevo orden industrial estaba expandiendo (Curtis, W., 2007,123).

Era el momento de las sociedades de excursionistas que, tomando la herencia de los primeros viajeros, encontraron en la naturaleza el paisaje perfecto para la evocación de los más íntimos deseos. Este respeto a lo natural se mantuvo en el diseño de los primeros campos de golf, que buscaron el lugar y el paisaje más adecuado a las necesidades del juego, sin alterar las propias cualidades de lo autóctono.

En los nuevos focos de atracción para el turismo, vinculados a estaciones termales de interior o costeras, como Spa, Biarritz, Pau o Santander, comenzaron a implantarse campos de golf, siguiendo la moda de la práctica de deportes al aire libre como terapia de ocio y salud. Mientras los jardines y otros espacios públicos de las grandes ciudades se afanaban en mantener los cánones clásicos en la mayoría de sus diseños, el campo de golf se ajustaba al escenario que ofrecía

la propia naturaleza. Pronto, el diseño y la composición de algunos campos, referentes del modelo inglés, como el Carnoustie (1842), el Royal Blackheath o el de Pau (1856), en Francia, se tomaron como modelos a seguir para la construcción de otros campos, ubicados principalmente en las costas, y donde las cualidades y esencia del lugar constituían el punto de partida (Downing, M. F. 1977).

A finales del XIX, los jugadores de golf que se habían dedicado al diseño comenzaron a establecer una serie de reglas y principios fundamentales para la creación del campo, entre los que se reconocía la salvaguarda de las condiciones naturales que conformaban el propio territorio y el paisaje, evitando la modificación excesiva de las condiciones del lugar.

Willie Park, en su libro, *The game of golf* (1896), recogió por primera vez las características primordiales para un buen diseño del campo y la disposición de los hoyos y los obstáculos, potenciando las cualidades propias del lugar.

Otros jugadores se centraron en la planificación de los obstáculos para potenciar la estrategia, adecuándose a las variables que el propio territorio ofrecía, minimizando las modulaciones artificiales y evitando la formalidad, más propia de los jardines y parques urbanos. Fue el jugador James Braid, el que estableció un límite en el recorrido del hoyo más largo, unas 550 yardas (502 m); el resto oscilaba entre 320 y 420 yardas. Así mismo, estableció un recorrido total del campo entre las 6.000 y 6.400 yardas, siempre manteniendo la esencia y personalidad del campo, e introduciendo la llamada tercera dimensión a través de pequeñas ondulaciones y huecos que aumentaban considerablemente la belleza y versatilidad de los recorridos, sin perder de vista parámetros fundamentales como la estrategia y la máxima rentabilización de los propios recursos naturales que proporcionaba el lugar.

Antes de la Primera Guerra Mundial, Alister MacKenzie ya recogía en sus escritos toda

una serie de variantes para lograr un buen diseño de campo, con la suficiente versatilidad para conferir un carácter estimulante al propio juego y facilitar el mantenimiento de las cualidades del entorno, independientemente de las condiciones climáticas de cada estación. Este propósito se lograba confiriendo al juego un tono elástico, potenciando las cualidades del lugar, buscando recorridos cortos entre los diferentes hoyos, diferentes entre sí, y manteniendo en cada uno la personalidad natural del paisaje.

Durante las décadas de los años veinte y treinta, tuvo lugar la gran expansión del juego del golf, coincidiendo con la invención de nuevas técnicas de manipulación y modelación del terreno y la naturaleza. El campo de golf se convirtió en un producto de consumo, y como tal debía concebirse; el arquitecto diseñador comenzó a dejar a un lado la vieja teoría de acercamiento a la naturaleza y se inició una fase de artificialización del paisaje, introduciendo el agua como un elemento más para incrementar la dificultad y el interés por el juego.

Aun así, estos nuevos diseños —el llamado modelo americano— no llegaban a superar la versatilidad de los campos naturales de los *links* escoceses, ya que se incrementaba el efecto de la repetición, que iba difuminando la personalidad del propio territorio donde se asentaban. Este modelo se repetiría a lo largo de las costas americanas y europeas, a modo de jardín inventado, pensado como un prototipo capaz de ocupar cualquier fragmento de territorio, independientemente de su propia personalidad y de las cualidades del lugar.

Con el nuevo modelo, desarrollado sobre todo en Estados Unidos y exportado a otros países, se inicia el gran despliegue del golf a causa de la fuerte demanda mantenida, que llegó a convertir el diseño y la planificación de estos nuevos escenarios para el ocio en toda una profesión.

A medida que el golf se popularizaba, era el propio arquitecto el encargado de modificar las condiciones naturales del lugar para

adaptarlo a las condiciones de juego. Tras la Primera Guerra Mundial, el diseño se contemplaba como una verdadera industria, en la que la tarea fundamental consistía en la búsqueda y selección del lugar, con el propósito de crear un campo de gran calidad, que fuese capaz de amortizar la ingente inversión económica y de recursos que necesitaba para su puesta en marcha.

Este esquema americano llegó al norte de Europa, y también a España, siguiendo los núcleos costeros del Mediterráneo, a causa del fenómeno del turismo, que estimuló la demanda de este nuevo juego como una pieza turística fundamental. En los lugares donde el terreno era más bien escaso, se originaban formas compactas, con calles alineadas, adecuadas a la topografía disponible, con lo que se convirtió en el juego por excelencia de la nueva sociedad del ocio.

BIBLIOGRAFÍA

Ábalos, I. *Atlas pintoresco. Vol.1. El observatorio*. Barcelona: Gustavo Gili, 2005.

Ábalos, I. (ed.). *Naturaleza y artificio*. 2009. El ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneos Barcelona: Gustavo Gili, 2009

Amorós Bernabeu, F. *El turismo de golf en la Costa del Sol*. Málaga: Fundación Unicaja, 2003.

Arriaga Sanz, J. M. *Guía de gestión medioambiental en los campos de golf. Criterios medioambientales para la planificación, diseño, construcción y mantenimiento*. Sevilla: Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía, 1997.

Barba, R., Pié, R. (eds.). *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*. Barcelona: Centre de recerca i projectes de paisatge, CRPP, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, UPC, 1996.

Bernáldez Lara, F. J. La gestión medioambiental en los campos de golf como deporte. *Andalucía Ecológica*, n.º 17.

Boyer, Marc. *L'invention du tourisme*. Trieste: Découvertes Gallimard, 1996.

Callizo Soneiro, Javier. *Aproximación a la geografía del turismo*. Madrid: Síntesis, 1991.

Corbin, A. *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Madrid: Mondadori, 1993.

Cullen, G. *El paisaje urbano*. Barcelona: Blume, 1974.

Curtis, W. J. R. *Modern architecture since 1900*. Londres: Phaidon, 2007.

Díaz Álvarez, José R. *Geografía del turismo*. Madrid: Síntesis, 1987.

Downing, M. F. *Landscape construction*. Londres: E & FN Spon, 1977.

Escorza Doblas, F. El golf y las transformaciones recientes en los espacios turísticos tradicionales. La Costa del Sol Occidental. *Actas del XVI Congreso de Geógrafos Españoles*. Málaga: Asociación de Geógrafos Españoles y la Universidad de Málaga, 1999.

Fernández de Caleyá Blankemeyer, Julia. *El diseño de los campos de golf: aproximación paisajística*. Madrid: Munilla-Lería, 2007.

Fernández Vera, J., Palomeque Marchena, Salvador A. *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel Geografía, 1997.

Frolova, M. Los orígenes de la ciencia del paisaje en la geografía rusa. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona.

Hawtree, F. W. *The golf course: planning, design, construction and Maintenance*. Londres: E & FN Spon, 1983.

Maderuelo, J. (dir.) *Paisaje y pensamiento*. Fundación Beulas. CDAN, 2006. Abada Editores

Maderuelo, J. (dir.) *Paisaje y arte*. Fundación Beulas. CDAN, 2007. Abada Editores

Maderuelo, J. (dir.) *Paisaje y territorio*. Fundación Beulas. CDAN, 2008. Abada Editores

Maderuelo, J. (dir.) *Paisaje e historia*. Fundación Beulas. CDAN, 2009. Abada Editores

Montaner, J. M. *Arquitectura y crítica*. Barcelona: Gustavo Gili, 2004.

Roger, A. *Breve tratado del paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva. Edición de Javier Maderuelo, Paisaje y Teoría, 2007.

3.5.

Forma y tipología de los campos de golf

Jesús Cillero Capel, Ricard Pié i Ninot

RESUMEN

En este artículo se expone el proceso de análisis y situación de 175 campos de golf seleccionados por sus cualidades deportivas o importancia histórica. En esta investigación se hacen diversas aproximaciones tipológicas a partir de la configuración de su circuito interno y de su posición territorial o urbana. Asimismo, se hace una consideración sobre la evolución histórica del diseño de los campos de golf.

ABSTRACT

This article offers the analysis of 175 golf courses selected according to their qualities in relation to the practice of this sport, and their historic importance. This research offers several typological approaches on the basis of the configuration of their inner circuit, and their territorial or urban location. Likewise, a consideration regarding the historical evolution of golf courses design is made.

1. Introducción

Para algunos, el diseño de un campo de golf es un arte; el arte de ajustar las reglas de un juego a las condiciones paisajísticas de un lugar. Si esto fuera así, podríamos decir que el diseño de un campo de golf es el arte de trazar un circuito de nueve calles (*fairways*), de una longitud variable de entre 200 y 500 yardas, con una pendiente descendente media del 2 %, cubiertas de césped, con algunas «trampas» como dunas, búnkeres o pequeños lagos (*water hazards*), que giran en torno a un punto en el que se ubica el club social.

Es evidente que esta definición es insuficiente, no solo porque los campos de golf como oferta paisajística se han impuesto al paisaje de cada lugar, sino también porque las reglas del juego se han hecho a medida de las condiciones que imponía el paisaje a los primeros campos y a prácticas que se han dado en este tipo de juego. Esta doble constatación – por un lado, la existencia de un estereotipo y, por otro, la rapidez conceptual de las reglas – nos sitúa ante un diseño mucho más cerrado de lo que nos podríamos imaginar.

El golf es un juego de pastores que se inicia en las zonas de dunas de la costa escocesa y en los Países Bajos. El espacio del primer golf es un paisaje ondulado, de cadenas de dunas que mueven los vientos marinos, una vegetación herbácea muy específica del lugar y un entorno de áreas húmedas y saladares.

En este entorno, la bola rueda a través de los pliegues que forma la secuencia de dunas buscando las zonas más húmedas, cubiertas por un manto vegetal (el futuro *green*), para entrar mansamente en los hoyos que los jugadores han marcado. El paisaje del primer golf es algo más que el trazado de unas calles, es ante todo el aprovechamiento de las condiciones de un lugar para inventarse un juego. En otras palabras, el golf es un juego para pasearse por un terreno yermo en el que

una bola, pequeña y pesada, pueda correr sin grandes impedimentos.

Entre los muchos y diversos paisajes naturales que se ofrecen para la intervención del golf, hay muy pocos tan nobles y monocordes como el paisaje de dunas de la costa, de la arena peinada por el viento y una vegetación en el límite de la supervivencia (viento, salinidad, etc.). Con muchas dificultades para fijar un suelo que aparece cepillado por el mar y el aire. El golf es hijo de esta situación, de su capacidad para aprovecharse de las especiales condiciones de un lugar para transformar el paisaje en un juego.

El problema aparece cuando este juego se traslada a otras tierras de naturaleza muy distinta. La supuesta flexibilidad del juego en muchos casos se opone a las condiciones del lugar. El problema no serán las dificultades del relieve, el trazado de las calles o el diseño de las «trampas», sino asegurar que la bola ruede sobre un tapiz natural que pavimente las calles. Es prácticamente imposible reproducir la alfombra que tiene el sistema de dunas fuera de su hábitat. Cuando esto sucede, el prado sustituye a la vegetación de dunas y, a medida que el juego se debe hacer más fácil, la alfombra vegetal, el césped, se hace más y más «artificial».

A lo largo de la historia las reglas del golf han ido cambiando y se han publicado diversos manuales sobre cómo diseñar los campos. En este artículo, se presentan unas primeras conclusiones sobre la forma del campo de golf a partir del estudio de diversas tipologías de campo en un intento de establecer las bases del diseño a partir de la práctica. Deshecho el malentendido sobre el golf como una reinterpretación del paisaje del lugar, de cualquier paisaje, se han intentado extraer algunas reglas del juego a partir del estudio morfológico de 138 campos de golf,

seleccionados por Thomas MacWood, un experto de la revista *The National Golf Review*, y de la página web www.golf.com/golf, en la que anualmente se publica una clasificación de los mejores de ellos. De los 138 campos seleccionados, 78 se encuentran en América del Norte.

2. Clasificación de los campos de golf según las formas que toma el recorrido

La forma en planta de un campo de golf es relativamente predecible. Se parece a la que resulta de extender sobre una superficie más o menos irregular un collar formado por nueve o dieciocho cuentas más o menos largas. En este estudio se han construido diferentes tipos de maquetas para analizar las posibilidades de este tipo de organización. En un primer caso, se buscó una pieza flexible (un tubo de plástico hinchado con aire) para representar las calles y estudiar los límites técnicos que resultan de recoger el recorrido sobre sí mismo. Las dificultades técnicas para reproducir las condiciones de partida y deducir unas reglas geométricas utilizando diversos materiales (plásticos, productos naturales, etc.) no ha permitido «modelizar» la forma en función de las reglas de diseño del juego y establecer un punto de partida.

La longitud total del recorrido de un campo de golf de dieciocho hoyos es de unas 6.500 yardas. Según las normas de las USGA (United States Golf Association) los campos de golf se clasifican en dos grupos, en función de

esta distancia. En el «campo profesional» dicha distancia sobrepasa las 7.000 yardas (6.400,81 m), mientras que en el «campo ejecutivo o turístico» esta es inferior. Según cómo se encadenen las diferentes calles, los campos de golf se pueden clasificar en:

- lineales
- concentrados
- radiales

Los campos de golf lineales y los concentrados se organizan según las condiciones del entorno; los primeros, como si fueran un collar colgado en la pared; los segundos, tal como quedaría un rosario guardado dentro de un cajón. En algunos casos, el campo de golf se organiza según una geometría apriorística, cuando el terreno es llano y no tiene limitaciones. Casi todas estas geometrías tienden a tener la forma de una estrella, en la que el jugador puede acercarse al club social cada dos calles.

Los campos lineales son aquellos en los que el recorrido se hace en una dirección a lo largo de los nueve primeros hoyos, tras los cuales el jugador vuelve al origen, donde se encuentra ubicado el club de campo. Las razones para esta disposición son fundamentalmente topográficas y de configuración del terreno. Este tipo de campo se encuentra principalmente en la costa, en los campos de dunas, o a lo largo de un río, en sus orillas inundables. En ambos casos la organización del campo responde a la forma del lugar.

El campo de golf lineal más representativo internacionalmente es The Royal and Ancient Golf Club of Saint Andrews (Escocia). El recorrido de los dieciocho hoyos se hace de forma paralela a la línea de la costa, el punto de lanzamiento de la pelota de cada hoyo está ubicado en la parte alta de una duna y el hoyo, en la zona central de un corredor que transcurre entre dunas. De esta forma, se consigue dar pendiente a cada una de las calles en un terreno llano y proteger los hoyos del viento, así como evitar la formación artificial de pendientes en lugares no deseados.

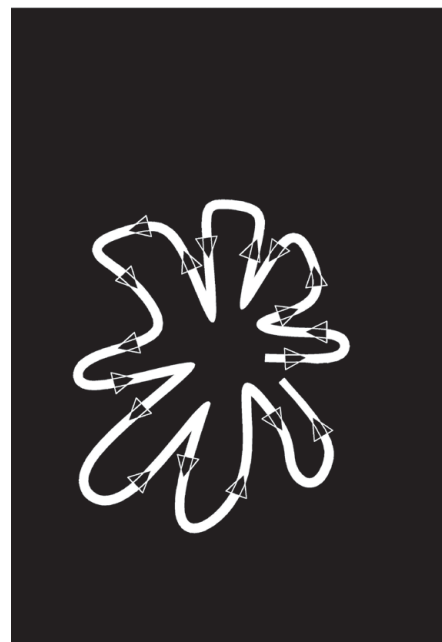


Fig. 1. Esquema de campo de recorrido lineal. Elaboración propia.

Fig. 2. Esquema de campo de recorrido concentrado regular. Elaboración propia.

Fig. 3. Esquema de campo de recorrido concentrado irregular. Elaboración propia.

Fig. 4. Esquema de campo de recorrido radial. Elaboración propia.

Los campos de recorridos concentrados tienen un trazado enrevesado en el que se pueden cruzar las calles entre sí. Se distinguen aquí dos categorías de campos: regulares o irregulares. Los primeros se emplazan en una malla regular propia de los suburbios residenciales norteamericanos y son una pieza más de este tipo de extensiones. Harbour Town, en Carolina del Sur (Estados Unidos), de 1969, y DeLaveaga Golf Club, en Florida (Estados Unidos), de 1984, son dos ejemplos distintos, fruto de la construcción de la retícula. Por su parte, los campos irregulares ocupan un vacío, una excepción en la malla residencial que por su orografía o condiciones de entorno no han sido aprovechadas previamente para uso residencial. Garden City Golf Club, en Nueva York, de 1899, Oakland Hills Country Club, en Michigan, de 1915, y Oakmont Golf Country, en Pensilvania, de 1903, todos en Estados Unidos, son tres buenos ejemplos de recorridos concentrados que se colocaron en su lugar antes de que se extendiera la mancha residencial.

Los campos de golf radiales son los únicos diseñados desde el apriorismo de una forma en la que se busca optimizar la relación entre el campo y el club social. En algunos casos, este tipo de campos se desarrolla por partes y toma la forma de un abanico o una mariposa.

En resumen, partiendo del símil del collar, el campo de golf puede tomar varias formas en función de los límites que establece su entorno y, en menor grado, por las condiciones de relieve del lugar.

3. La evolución del proyecto del campo de golf

El primer campo diseñado expresamente para el juego del golf es el Royal and Ancient Golf Club of Saint Andrews, inaugurado en 1888, aunque su origen se remonta al año 1764. Este campo se sitúa en la costa escocesa, en una zona de dunas y humedales, en la frontera entre la playa y los campos de cultivo. Durante el siglo XIX, los primeros campos de golf se extienden por la costa arenosa de Escocia, Gales e Inglaterra: el Carnoustie Golf Club (Escocia), de 1850, el Prestwick Golf Club (Escocia), de 1851, el Royal Liverpool Golf Club, Hoylake (Inglaterra), de 1896, Machrihanish Golf Club (Escocia), de 1876, el North Berwick (Escocia), de 1878, o el Royal Troon Golf Club, en Ayrshire (Escocia), también de 1878. Todos ellos tienen en común el tipo de suelo en el que se ubican sus recorridos, la forma lineal y paralela a la playa y el modo en que conforman las pendientes de cada hoyo, sin modificar el terreno y aprovechándose de las dunas existentes. El diseñador que interviene en el trazado de varios de estos campos es Old Tom Morris.

A este primer grupo se le denominará dunar-agrícola, por la forma como se aprovechan y se adaptan al paisaje y sus elementos. En 1882 se produce un salto territorial y el campo de golf comienza a instalarse en Estados Unidos. El primero de los estudiados es The Brookline Country Club, de Brookline (Massachusetts). Este campo está situado en una zona urbana y aprovecha una irregularidad del terreno, a la manera de lo que hemos clasificado como recorridos concentrados irregulares.

A partir de aquí, la historia de los campos de golf a uno y otro lado del Atlántico será muy diferente. La geografía e historia de cada continente darán pie a diversas formas de campos de golf.

En América del Norte los espacios geográficos tienen unas dimensiones mucho mayores que los del continente europeo, mientras que la densidad de población es mucho menor. Los campos de golf en Europa se sitúan en espacios de oportunidad, ya sea en la costa, siguiendo la pauta de los pioneros, o en suelos baldíos y marginales desde una perspectiva urbana y agrícola, respectivamente. En Estados Unidos los campos de golf pueden seguir las mismas pautas que los europeos, ocupando los sistemas de dunas activos o terrenos topográficamente marginales, o insertarse dentro de una trama urbana —a estos los hemos clasificado como concentrados—, desarrollándose como grandes supermanzanas, como cualquier otra pieza urbana.

Del análisis de los 138 campos de golf internacionales, agrupados según continentes, la primera conclusión es que el trazado de campo de golf depende de la ubicación y el entorno. Las reglas de juego, el número y la longitud de las calles y la pendiente máxima fijan un punto de partida que excluye los terrenos con demasiada pendiente y con canales demasiado estrechos para soportar el peso de una calle. Una vez se ha establecido que la alfombra sobre la que se va a desarrollar el juego debe ser totalmente artificial para que la bola pueda rodar, el diseño del trazado viene fijado por las condiciones del terreno. Si se toma este criterio, los campos de golf se pueden clasificar en:

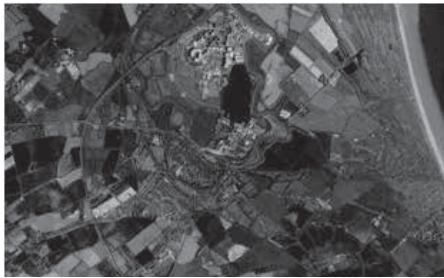
1. Dunar-agrícola.
2. Dunar-urbano.
3. Costero tras barrera de protección.
4. Costero sobre accidente geográfico.
5. Urbano en trama intensa.
6. Urbano en trama extensa.
7. Urbano en topografía irregular.
8. Interior en topografía regular.
9. Interior en topografía irregular.

Cada una de estas situaciones da pie a una morfología diferente:

1. Dunar-agrícola

Los primeros campos de golf son de este tipo. Están delimitados por el mar en un lado y por tierras de cultivo en el otro. El recorrido transcurre paralelo a la costa: nueve hoyos en una dirección y otros nueve en la contraria. La mayoría de los campos de este tipo están en las costas británicas. En la actualidad, están apareciendo campos de este tipo en Estados Unidos, como el Pacific Dunes-Bandon Dunes Resort (Oregón), de 2001, o el Friar's Head (Nueva York), de 2003. (Fig. 5)

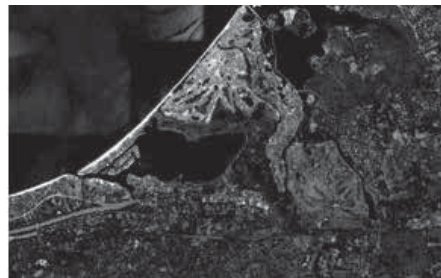
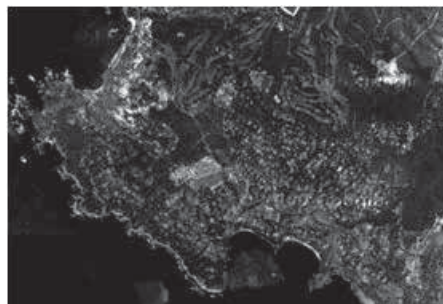
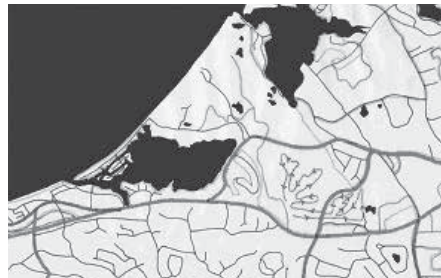
Fig. 5. De izquierda a derecha, fotografía aérea y esquema interpretativo de: The Royal and Ancient Golf Club of St. Andrews, Escocia (Gran Bretaña); Royal St George's Golf Club, Inglaterra (Gran Bretaña); The Golf Courses of Lawsonia, Wisconsin (Estados Unidos). Fuente: Google Earth, elaboración propia.



2. Dunar-urbano

Estos campos son muy parecidos a los anteriores, si bien en este caso su fachada interior da a una zona edificada. En algunos casos esta zona está separada del campo de golf por un pequeño escalón; el campo está sobre el relleno aluvial y el poblado sobre una plataforma más sólida, al abrigo del agua y el mar. En otros, el campo de golf y la población compiten por mismo espacio. Esta competencia se traduce en la forma del campo de golf, que debe convivir con los envites de la urbanización y plegarse a ellos. (Fig. 6)

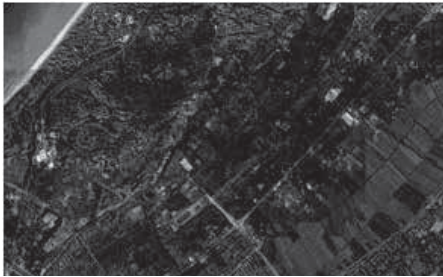
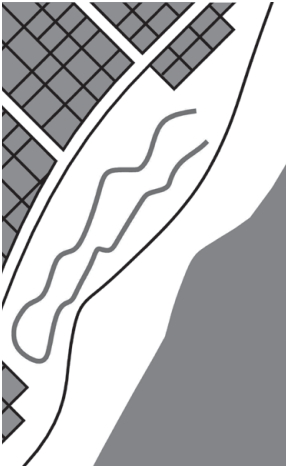
Fig 6. De izquierda a derecha, fotografía aérea y esquema interpretativo de: Pebble Beach Golf, California (Estados Unidos); Shinnecock Hills Golf Club, Nueva York (Estados Unidos); Royal Birkdale Golf Club, Inglaterra (Gran Bretaña). Fuente: Google Earth, elaboración propia.



3. Costero tras barrera de protección

Se podría decir que algunos campos de golf construidos en el siglo XIX y principios del XX forman parte de las tareas de desecación y saneamiento de ciertas marismas y humedales. En Estados Unidos todavía podemos encontrar este tipo de operaciones. Son campos que se desarrollan detrás de la barra de arena que protege la costa del envite del mar. Son operaciones que mezclan un sistema de canales y lagunas para desecar una parte de la marisma con la gran alfombra verde del *green*, que toma la forma que resulta más cómoda para la buena convivencia del agua estancada y el golf. De los campos estudiados en Europa, debido a las características tan particulares de este grupo, solo aparece un ejemplo, el De Wildhoeve Golf Club (Holanda), de 1893. Los demás ejemplos son de Estados Unidos: Ponte Vedra Golf and Country Club (California), de 1922; Harbour Town (Carolina del Sur), de 1964; TPC at Sawgrass (Florida), de 1981, y DeLaveaga Golf Club (Florida), de 1984. (Fig. 7)

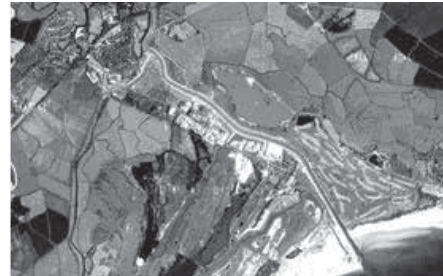
Fig 7. De izquierda a derecha, fotografía aérea y esquema interpretativo de: Lido Beach Golf Course, Nueva York (Estados Unidos); TPC at Sawgrass, Florida (Estados Unidos); Wildhoeve Golf Club (Holanda).
Fuente: Google Earth, elaboración propia.



4. Costero sobre accidente geográfico

Algunos campos de golf costeros no se sitúan sobre la zona de dunas o las zonas húmedas, sino que de forma contradictoria se cuelan en sus acantilados y se aprovechan de las plataformas explotadas agricolamente que quedan entre las rocas. En esta geografía lo que manda es la cadena de estos campos de cultivo, que han quedado aprisionados entre el acantilado y su entorno. (Fig. 8)

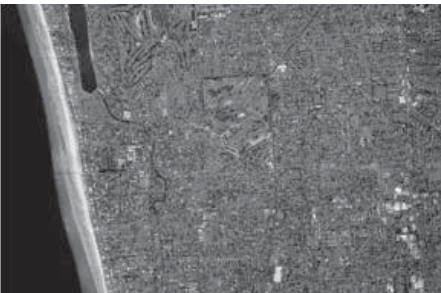
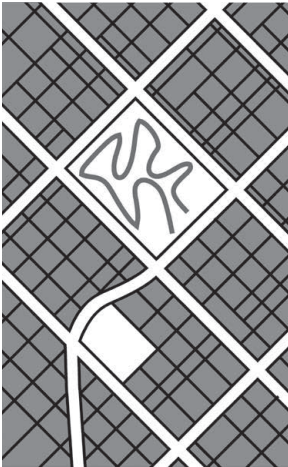
Fig. 8. De izquierda a derecha, fotografía aérea y esquema interpretativo de: Portmarnock Golf Club, (Irlanda); Rye Golf Club, Inglaterra (Gran Bretaña); Timber Point Country Club, Nueva York (Estados Unidos). Fuente: Google Earth, elaboración propia.



5. Urbano de trama intensa

En las áreas residenciales de Estados Unidos los campos de golf ocupan grandes supermanzanas. Cuando es un área residencial intensa la trama es de grano más pequeño y los recorridos de los campos de golf se superponen y apretujan. A pesar de ello, algunos campos de golf ocupan varias manzanas y cortan varias calles. En otros pocos hay alguna vía que atraviesa alguna parte del campo. Garden City Golf Club, Nueva York (Estados Unidos), de 1898; Brentwood Country Club, California (Estados Unidos), de 1941; Kingston Heath Golf Club, Melbourne (Australia), de 1926; Royal Adelaide Golf Club, Seaton (Australia), de 1926, y Naruo Golf Club (Japón), de 1904, son ejemplos representativos de esta categoría. (Fig. 9)

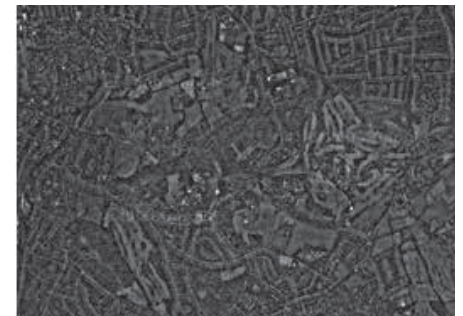
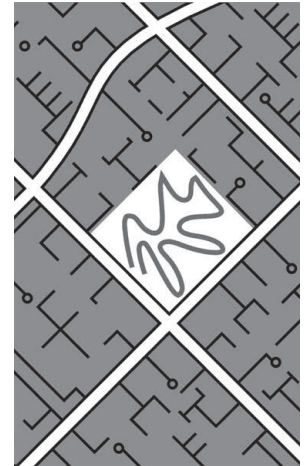
Fig. 9. De izquierda a derecha, fotografía aérea y esquema interpretativo de: Royal Adelaide Golf Club, Seaton (Australia); Royal Melbourne East, Melbourne (Australia); Garden City Golf Club, Nueva York (Estados Unidos). Fuente: Google Earth, elaboración propia.



6. Urbano en trama extensa

Cuando la zona residencial se hace más extensa, de menor densidad, normalmente aumenta el tamaño de la malla y el campo de golf puede ocupar una supermanzana con una mayor holgura. En algunos casos, deja pasar la red de vías rápidas y corta las de acceso local. Este grupo está muy entendido en zonas interiores de Estados Unidos y en áreas residenciales de la periferia de las grandes ciudades. Oakland Hills Country Club (Michigan), de 1915; Olimpia Fields (Illinois), de 1915, y Camargo, Cincinnati (Ohio), de 1925, son los ejemplos más claros que aparecen de entre los estudiados de Estados Unidos. (Fig. 10)

Fig. 10. De izquierda a derecha, fotografía aérea y esquema interpretativo de: Oakland Hills Country Club, Michigan (Estados Unidos); East Lake Atlanta, Georgia. (Estados Unidos); The Addington Golf Club, Surrey, Inglaterra (Gran Bretaña). Fuente: Google Earth, elaboración propia.



7. Urbano en topografía irregular

En estos casos, el campo de golf ocupa suelos que no pueden ser utilizados para la edificación por razones topográficas, por el paso de un río o por cualquier otra incidencia. La trama urbana, en estos casos, se interrumpe y deja lugar al campo de golf. En esta categoría se puede incluir un gran número de campos europeos, que al revés de lo que puede imaginarse en Estados Unidos, aparecen como utilización rentable de un área marginal, que encuentra con ello su oportunidad. Los ejemplos más claros son los siguientes: Sunningdale Golf Club (Old), Inglaterra (Gran Bretaña), de 1901; Le Touquet Golf Club (Francia), de 1904; Golf de Chiberta, Anglet (Francia), de 1927, y Royal Zoute Golf Club, Knokke-Heist (Bélgica), de 1945. (Fig. 11)

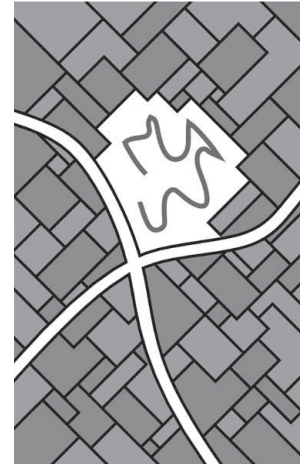
Fig 11. De izquierda a derecha, fotografía aérea y esquema interpretativo de: Baltusrol, Nueva Jersey (Estados Unidos); Augusta National Golf Club, Georgia (Estados Unidos); Tokyo Golf Club, Sayama (Japón). Fuente: Google Earth, elaboración propia.



8. Interior en topografía regular

Estos campos son de última generación, operaciones de transformación de antiguos campos de cultivo en campos de golf. En este caso, la geometría agrícola se perpetúa en la forma de los límites y, en algunos casos, en el diseño de los recorridos del campo de golf. (Fig. 12)

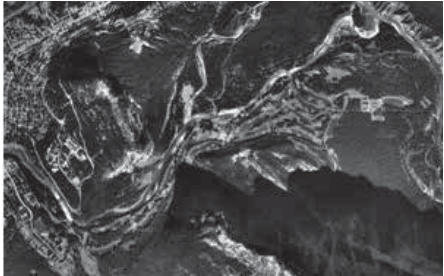
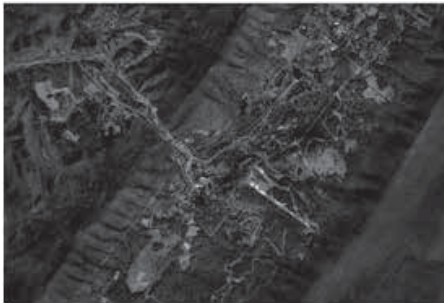
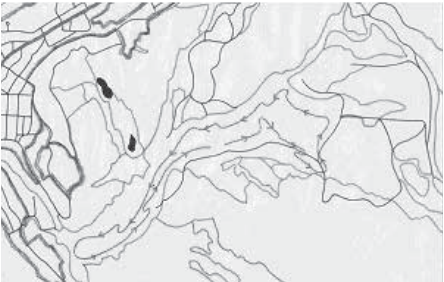
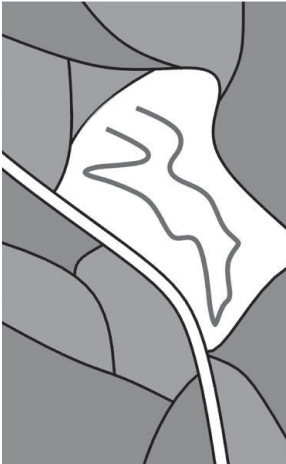
Fig. 12. De izquierda a derecha, fotografía aérea y esquema interpretativo de: Nantucket Golf Club, Massachusetts (Estados Unidos); National Golf Centre at Woodhall Spa, Lincolnshire, Inglaterra (Gran Bretaña); Ganton Golf Club, North Yorkshire, Inglaterra (Gran Bretaña). Fuente: Google Earth, elaboración propia.



9. Interior en topografía irregular

Finalmente, en otros casos la transformación de campo de cultivo a campo de golf no afecta a terrenos rurales explotados en secano, sino a prados y zonas yermas, parques naturales cuyo dibujo es totalmente diferente. Allí el golf aparece como una transmutación del prado para el pastoreo al prado immaculado del campo de golf. En estos campos, el trazado debe poner especial atención a las pendientes. Un ejemplo de este tipo de campo en zona de pendiente muy pronunciada es el Banff Springs Golf Club, en Alberta (Canadá), de 1911; o también se puede encontrar en un parque natural, donde el trazado se extiende y confunde con los límites del mismo, como ocurre en The Fairmont Jasper Park Lodge Club, también en Alberta (Canadá), de 1925, y en el Virginia Golf Resort, en Virginia (Estados Unidos), de 1923. (Fig. 13)

Fig. 13. De izquierda a derecha, fotografía aérea y esquema interpretativo de: Virginia Golf Resort, Virginia, (Estados Unidos); Banff Springs Golf Club, Alberta (Canadá); Royal Golf Club des Fagnes, Spa (Bélgica). Fuente: Google Earth, elaboración propia.



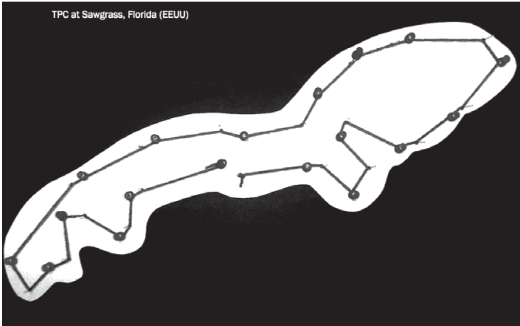
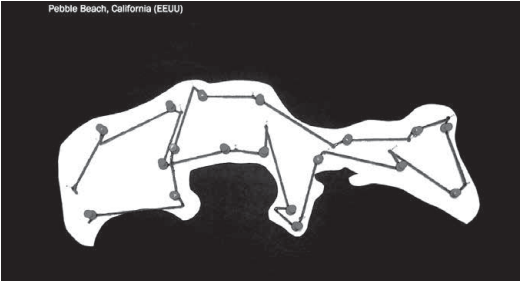
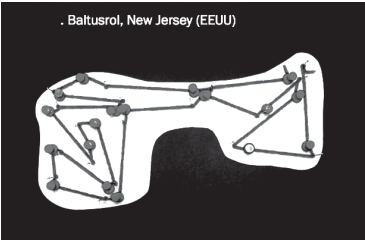
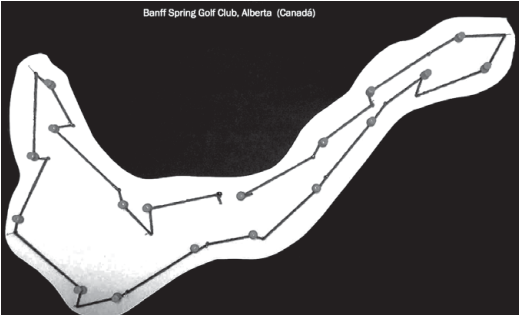
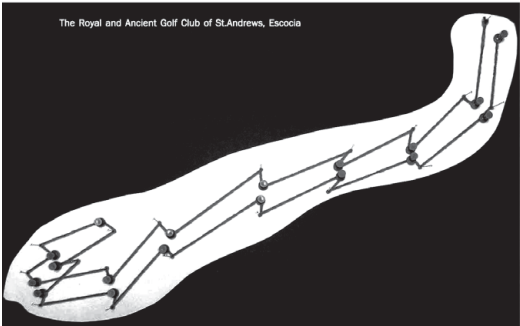


Fig. 14. Maquetas de representación del circuito interior de diferentes campos de golf. Elaboración propia.

4. Conclusiones

La investigación sobre las formas de diseño de los campos de golf permite clasificarlos según dos criterios. El primero, a partir de la forma geométrica del recorrido (lineales, concentrados y en estrella), y el segundo, según la naturaleza de cada territorio, en el que se mezclan las condiciones naturales del lugar con las que provienen de la urbanización del entorno. En cualquier caso, se trata de una primera aproximación que necesariamente ha de cruzarse, por un lado, con el estudio más detallado de las reglas y las condiciones de las calles, y por el otro, con las condiciones de la promoción. Desgraciadamente, el juego del golf en España ha derivado hacia un producto cada vez más ajeno a las condiciones paisajísticas del país, a la vez que se ha convertido en muchos casos en una excusa para la especulación urbanística.

ANEXO GRÁFICO

- Anexo A. Planos de localización de los 175 campos de golf estudiados
- Anexo B. Inventario de fichas de características de los 175 campos de golf seleccionados, agrupados según tipologías

Fig. 15. Campos de golf según tipología. Elaboración propia.








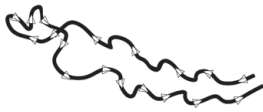






























Fig. 16. Campos de golf según año de fundación. Elaboración propia.

























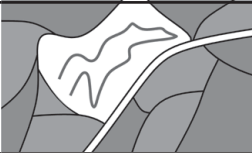













AÑO	CAMPO DE GOLF	PAIS	TIPOLOGÍA	DISEÑADOR	Nº HOYOS	SUPERFICIE	TIPO DE TRAZADO
1892	Royal West Norfolk Golf Club, Brancaster, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	COSTERO SOBRE ACCIDENTE GEOGRÁFICO	Holcombe Ingleby	18	976351 m2	LINEAL
1926	New South Wales Golf Club, Mataville	AUSTRALIA	COSTERO SOBRE ACCIDENTE GEOGRÁFICO	Allister MacKenzie	18	1220652 m2	CONCENTRADO IRREGULAR
1894	Rye Golf Club, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	COSTERO SOBRE ACCIDENTE GEOGRÁFICO	HS Colt	18	605708 m2	CONCENTRADO IRREGULAR
1894	Portmarnock Golf Club	IRLANDA	COSTERO SOBRE ACCIDENTE GEOGRÁFICO	George Ross, W.C. Pickeman y Mungo Park	18	943672 m2	CONCENTRADO IRREGULAR
1930	Halmstad Golf Club, Tylosand	SUECIA	COSTERO SOBRE ACCIDENTE GEOGRÁFICO	Rafael Sundblom	18	1641850 m2	CONCENTRADO IRREGULAR
1893	Wildhoeve Golf Club	HOLANDA	COSTERO SOBRE ACCIDENTE GEOGRÁFICO	Colt, Alison & Morrison Ltd. Uitvoerder	18	796446 m2	LINEAL
1891	Porthcawl Golf Club, Gales	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA	Charles Gibson	18	538245 m2	CONCENTRADO REGULAR
1764	The Royal and Ancient Golf Club of St. Andrews, Escocia	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA	Natural (Sin diseñador)	18	1269841 m2	LINEAL
1851	Prestwick Golf Club, Escocia	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA	Old Tom Morris	18	3518757 m2	LINEAL



















Fig. 17. Inventario de los campos de golf localizados en Europa, Asia, África o Australia. Elaboración propia.













1876	Machrihanish Golf Club, Escocia	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA		Charles Hunter	18	1304272 m2	LINEAL	
1878	North Berwick, Escocia	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA		David Strath	18	2171282 m2	LINEAL	
1878	Royal Troon Golf Club, Ayrshire, Escocia	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA		George Strath	18	1566963 m2	LINEAL	
1892	Royal Cinque Ports Golf Club, Kent, Inglaterra	GRAN RETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA			18	791864 m2	LINEAL	
1910	Burnham Golf Club, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA			18	1016558 m2	LINEAL	
1926	Golf Course at Cruden Bay, Aberdeenshire, Escocia	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA		Herbert Fowler y Tom Simpson	18	882792 m2	LINEAL	
1880	Royal County Down Golf Club, Newcastle	IRLANDA	DUNAR AGRÍCOLA		Old Tom Morris y Donald Steel	36	1022277 m2	LINEAL	
1893	Ballybunion Golf Club, Kerry	IRLANDA	DUNAR AGRÍCOLA		James McKenna	18	1206534 m2	LINEAL	
1992	European Club, Wicklow	IRLANDA	DUNAR AGRÍCOLA		Pat Ruddy	18	826741 m2	LINEAL	

1936	Kawana Golf Club, Fuji	JAPÓN	DUNAR AGRÍCOLA		C.H. Alison, Kinya Fujita	18	1353620 m2	LINEAL	
1967	Foulpointe Golf Club, Tamatave	MADAGASCAR	DUNAR AGRÍCOLA		Paul Duponsel	9	434359 m2	LINEAL	
2000	Kauri Cliffs, Matauri Bay, Northland	NUEVA ZELANDA	DUNAR AGRÍCOLA		David Harman	18	991069 m2	LINEAL	
1850	Carnoustie Golf Club, Escocia	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA		Allan Robertson y Old Tom Morris	18	1268358 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1887	Royal St George's Golf Club, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA		Laidlaw Purves	18	1311468 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1891	Muirfield Golf Club, Gullane, Escocia	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA		Old Tom Morris y H S Colt	18	799052 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1898	Saunton Golf Club, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA		W Herbert Fowler	18	1121061 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1902	Turnberry Golf Club, Escocia	GRAN BRETAÑA	DUNAR AGRÍCOLA		Willie Fernie, Mackenzie Ross y Donald Steel	45	1529795 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1888	The Royal Portrush Golf Club	IRLANDA	DUNAR AGRÍCOLA		Harry Colt, P.G. Stevenson y Sir Anthony Babington	18	1792768 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	

2004	Cape Kidnappers, Hawke's Bay	NUEVA ZELANDA	DUNAR AGRÍCOLA		Tom Doak	18	583141 m2	CONCENTRADO REGULAR	
1889	Royal Birkdale Golf Club, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	DUNAR URBANO		Frederick G. Hawtree, Frederick W. Hawtree y Martin Hawtree	18	1336645 m2	LINEAL	
1929	Humewood Golf Club, Port Elizabeth	SUDÁFRICA	DUNAR URBANO		Colonel SV Hotchkin	18	953513 m2	CONCENTRADO REGULAR	
1922	Windsor Mashie Golf Club, Durban	SUDÁFRICA	DUNAR URBANO		Noel Thompson	18	1576730 m2	LINEAL	
1869	Royal Liverpool Golf Club, Hoylake, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	DUNAR URBANO		George Morris	18	1228292 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1897	Golf Course at Lythan & St Annes, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	DUNAR URBANO		George Lowe Jr.	18	682860 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1971	Casa de Campo, La Romana	SANTO DOMINGO	DUNAR URBANO		Pete Dye	18	1363531 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1910	Golf Course at Swinley Forest, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR		H.S. Colt	18	1556484 m2	CONCENTRADO REGULAR	
1931	West Sussex Golf Club, Pulborough, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR		Guy Campbell y Cecil Hutchison	18	542139 m2	LINEAL	

1906	Hamburgo Golf Club Falkenstein	ALEMANIA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR		Colt, Alison y Morrison	18	547793 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1920	Royal golf club des Fagnes, Spa	BÉLGICA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR		Tom Simpson	18	1035912 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1891	Nuwara Eliya Golf Club	SRI LANKA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR			18	501670 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1893	Royal Worlington & Newmarket Golf Club, England	GRAN BRETAÑA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA REGULAR			9	415246 m2	CONCENTRADO REGULAR	
1923	Liphook Golf Club, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA REGULAR			18	647067 m2	CONCENTRADO REGULAR	
1905	National Golf Centre at Woodhall Spa, Lincolnshire, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA REGULAR		Harry Vardon, H.S. Colt y S.V. Hotchkin	18	1411077 m2	LINEAL	
1919	Gleneagles Golf Club, Escocia	GRAN BRETAÑA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA REGULAR			18	1601663 m2	LINEAL	
1927	Morfontaine Golf Club, Mortefontaine	FRANCIA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA REGULAR		Tom Simpson	18	791045 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1904	Walton Heath Golf Club, Tadworth, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA REGULAR		Herbert Fowler	18	1051053 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	

1905	Ganton Golf Club, North Yorkshire, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA REGULAR		Tom Chisholm, Robert Bird, James Braid, Alister MacKenzie y Colt	18	592768 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1893	Lahinch Golf Club, County Clare	IRLANDA	INTERIOR EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR		Old Tom Morris y Alister MacKenzie	18	1200469 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1932	Hirono Golf Club, Kobe	JAPÓN	URBANO EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR		Charles. H. Alison	18	861754 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1914	Tokio Club Komozawa, Asaka	JAPÓN	URBANO EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR			9	457511 m2	CONCENTRADO REGULAR	
1945	Royal Zoute Golf Club, Knokke-Heist	BÉLGICA	URBANO EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR		HS Colt	18	788459 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1904	Le Touquet Golf Club	FRANCIA	URBANO EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR		Harry Colt	18	1768358 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1927	Chiberta Golf Club, Anglet	FRANCIA	URBANO EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR		Tom Simpson	18	404202 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1901	Sunningdale Golf Club (Old), Inglaterra	GRAN BRETAÑA	URBANO EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR		Willie Park, Jr.	18	1998449 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1940	Tokyo Golf Club, Sayama city	JAPÓN	URBANO EN TOPOGRAFÍA IRREGULAR		Komei Ohtani	18	479399 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	

1909	Moortown Golf Club, Alwoodley, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	URBANO EN TRAMA EXTENSIVA		Alister MacKenzie.	18	766040 m2	LINEAL	
1912	The Addington Golf Club, Surrey, Inglaterra	GRAN BRETAÑA	URBANO EN TRAMA EXTENSIVA		John Frederick Abercromby	18	1532845 m2	CONCENTRADO IRREGULAR	
1925	Kingston Heath Golf Club, Melbourne	AUSTRALIA	URBANO EN TRAMA INTENSIVA		Des Soutar	18	736582 m2	CONCENTRADO REGULAR	
1926	Royal Adelaide, Seaton	AUSTRALIA	URBANO EN TRAMA INTENSIVA		Alister MacKenzie	18	663315 m2	CONCENTRADO REGULAR	
1926	Royal Melbourne East, Melbourne	AUSTRALIA	URBANO EN TRAMA INTENSIVA		Alister MacKenzie	18	784989 m2	CONCENTRADO REGULAR	
1904	Naruo Golf Club	JAPÓN	URBANO EN TRAMA INTENSIVA		H.C. Crane, C.H. Alison	18	540183 m2	CONCENTRADO REGULAR	

BIBLIOGRAFÍA

AA. VV. *Construcción de campos de golf*. Madrid: Real Federación Española de Golf, Consejo Superior de Deportes, 2003.

AA. VV. *UNE 188001 Campos de golf: Requisitos para la prestación del servicio*. Madrid: AENOR, 2008.

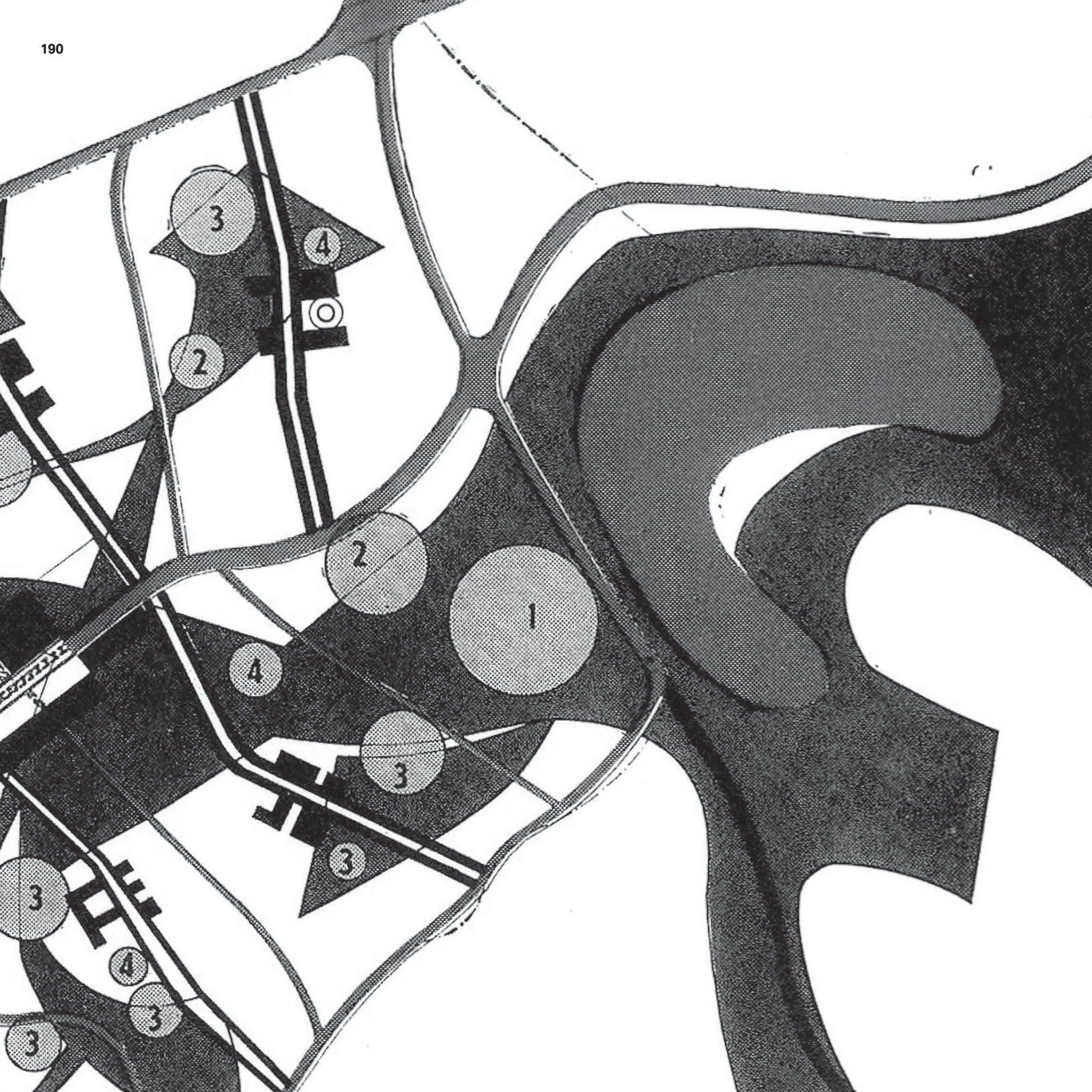
AA. VV. *Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía*. Sevilla: Instituto de Cartografía de Andalucía, 2009.

Escorza Doblas, F. *El turismo del golf en la Costa del Sol: análisis geográfico*. Málaga: Servicio de Publicaciones, Centro de Diputación de Málaga, 2001.

Fernández de Caleyá Blankemeyer, J. *El diseño de los campos de golf: una aproximación paisajística*. Madrid: Munilla-Leria, 2007.

Golov, F. *Golf: los campos más espectaculares alrededor del mundo*. Madrid: Libsa, cop., 2009.

Strahler, A. N.; Strahler, A. H. *Geografía Física*. Barcelona: OMEGA, 2000.



4.1. Transformación y urbanización del frente costero español. **4.2.** Proyecto de ordenación litoral del Languedoc-Roussillon, Francia. **4.3.** La configuración del espacio turístico en Cancún, México. **4.4.** El proyecto de Atelier ATEA+SETAP en el Concurso Internacional de Maspalomas, España.

4. La configuración del espacio turístico; costa y ciudad

4.1. Transformación y urbanización del frente costero español

Purificación Díaz Ameneiro

REUMEN

El litoral es el espacio donde se ha desarrollado el turismo de masas, atraído por el mar y la playa. En este artículo se dan algunos datos significativos sobre la concentración de población y actividades, y se analizan la configuración física, la evolución y la ordenación del borde costero, haciendo especial hincapié en la evolución de la costa a española posterior a la Ley de Costas de 1988. Se plantea la necesidad de ordenar este territorio desde una gestión integrada del conjunto que parta de su propia singularidad, entendiendo el litoral como un espacio que interrelaciona el mar con el territorio interior.

ABSTRACT

The coastline is the area where mass tourism has been developed, attracted by the sea and the beach. This paper presents significant information about the concentration of people and activities, and analyzes the physical configuration, evolution and planning of the coastal edge, paying especial attention to the Spanish coastal evolution since the 1988 Shores Act. According to this data, the most important aim is to value this area as a singular territory and establish an integrated management of the whole, as the coastline is the area where the sea and the interior territory interact.

Autonomía	Longitud de costa	Población costera	Densidad de población
Galicia	1.498 km	1.425.745 hab	159hab/km2
Asturias	401 km	1.075.279 hab	102hab/km2
Cantabria	284 km	566.678 hab	107hab/km2
País Vasco	246 km	1.829.822 hab	443hab/km2
Cataluña	699 km	6.595.767 hab	311hab/km2
Comunidad Valenciana	518 km	4.692.449 hab	202hab/km2
Baleares	1.428 km	983.131 hab	197hab/km2
Murcia	274 km	1.335.792 hab	118hab/km2
Ceuta	20 km	75.276 hab	3.864 hab/km2
Melilla	9 km	65.488 hab	4.884 hab/km2
Canarias	1.583 km	1.968.280 hab	265 hab/km2
Andalucía	954 km	4.591.231 hab	99hab/km2

Fig. 1. La costa española. Longitud y población. Fuente: INE.

1. Algunos datos sobre el territorio costero

La costa es el espacio físico y geográfico al que por definición se asocia el turismo de masas. Un territorio altamente ocupado sobre el que en la actualidad se sitúa la mayor parte de la población mundial. La Evaluación de los Ecosistemas del Milenio (EM)¹, en el

1 | La Evaluación de los Ecosistemas del Milenio (EM) fue convocada por el secretario general de las Naciones Unidas Kofi Annan en el año 2000. Iniciada en 2001, la EM tuvo como objetivo evaluar las consecuencias de los cambios en los ecosistemas para el bienestar humano y las bases científicas para las acciones necesarias para mejorar la conservación y el uso sostenible de los mismos, así como su contribución al bienestar humano. La EM ha involucrado el trabajo de más de 1.360 expertos de todo el mundo. Sus conclusiones, contenidas en cinco volúmenes técnicos y seis informes de síntesis,

capítulo 19 del volumen dedicado al estado actual y tendencias, se refiere a los sistemas costeros. En el apartado dedicado a la demografía cita un análisis gráfico de las luces nocturnas realizado en 2003 por Small and Nicholls, donde se ponía de manifiesto la concentración de viviendas en las costas. Según este documento, en el año 2000 la densidad de población las zonas costeras

proporcionan una valoración científica punta sobre la condición y las tendencias en los ecosistemas del mundo y los servicios que proveen (tales como agua, alimentos, productos forestales, control de inundaciones y servicios de los ecosistemas) y las opciones para restaurar, conservar o mejorar el uso sostenible de los ecosistemas <http://www.millenniumassessment.org>.

triplicaba a la del interior² y la mitad de las ciudades de más de 500.000 habitantes del mundo se encontraba a menos de 50 km de la costa, franja en la cual se situaba en 1995 el 71 % de la población mundial (CIESN 1995)³.

Según datos del año 2007, contenidos en la síntesis del documento de inicio de la Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa⁴, el 44 % de la población española vivía en los municipios costeros, localizados sobre una superficie que apenas representa el 7 % del territorio, y el 80 % de los casi 60 millones de turistas anuales van a la costa. El “Perfil ambiental de España 2006” se centra en los territorios costeros, dando los siguientes datos globales: “El litoral (2) español, con una longitud de 7.905 km (según datos publicados por el INE), se extiende por 10 comunidades autónomas, 2 ciudades autónomas, 25 provincias y 428 municipios. La franja de 10 km a lo largo de ese perímetro tiene una superficie de 80.000 km2. Alrededor del 40 % de la costa está urbanizada, un 7 % está dedicada a instalaciones portuarias, un 3 % a instalaciones industriales y un 8 % a explotaciones agrícolas. Gran parte de los ecosistemas [...] se hallan ubicados en este amplio y diverso litoral. La plataforma continental se extiende por una superficie de 100.000 km2 y hasta 240 m de profundidad.” Los datos por autonomías según la misma fuente se recogen en el cuadro siguiente (figura 1).

El litoral es y ha sido un lugar en el que se han asentado poblaciones y actividades. De modo muy simplificado podemos decir que el

2 | En el año 2000 la densidad de población mundial en la costa era de 99,6 personas por km2 frente a los 37,9 del interior.
3 | Center for International Earth Science Information Network, 2003: Gridded population of the world
4 | Documento elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente con el que se iniciaba un proceso para analizar de manera rigurosa la situación de la costa a fin de que las administraciones pudiesen elaborar, con esa información, la estrategia de intervención en la costa más eficaz para las actuaciones de su competencia.

mar en tanto que suministrador de alimento de manera continua, propició la aparición de comunidades asentadas en sus cercanías que vivían de la explotación de los recursos que este les proporcionaba y que inicialmente se basaban en la pesca de mariscos. El desarrollo de tecnologías para desplazarse por el agua y la aparición de las primeras embarcaciones permitieron no solo ampliar la cantidad y tipo de alimentos que se obtienen del mar, sino también el desarrollo de la navegación y con ello que los mares y océanos se convirtiesen en vehículo de comunicación, transporte y descubrimiento, dejando de ser una barrera para convertirse en conector. Los avances tecnológicos relacionados con la navegación supusieron enormes cambios en las relaciones entre pueblos. El dominio del mar y sus rutas se convirtió en uno de los elementos claves en el descubrimiento, conquista y colonización de nuevos territorios, siendo determinante en la formación de grandes imperios y un vehículo de comunicación y difusión de las culturas. La posición litoral adquiere un papel fundamental en el desarrollo de todo un sistema nodal de ciudades portuarias, que son claves para las relaciones intercontinentales.

En los cuatro siglos que transcurren desde 1492, año en el que Colón llega al continente americano, hasta el 14 de junio 1919, año en el que Alcock y Brown realizan el primer vuelo trasatlántico⁵ en avión sin escalas y en el que el un dirigible, realiza el primer doble cruce completo del Atlántico⁶, el barco fue el único medio con el comunicarse entre los continentes europeo y americano. En 1914 se realizó el primer vuelo comercial⁷ y en 1919

se fundan las dos primeras compañías aéreas: KLM y Avianca, dedicadas al transporte de pasajeros y mercancías. En los años treinta se inician las primeras rutas trasatlánticas con dirigibles e hidroaviones, pero no es hasta la década de los años cincuenta del pasado siglo, con el empleo de los motores a reacción, que el avión se convierte en un medio de transporte de pasajeros alternativo al barco para los desplazamientos transatlánticos. Pese a ello, todavía hoy el transporte de mercancías internacional sigue dominado por el barco. Según datos de la Cámara Internacional de la Navegación Marítima⁸, en torno al 90 % del comercio mundial se transporta por vía marítima.

Por otra parte, la generalización del transporte aéreo como medio de desplazamiento de las personas a partir de la Segunda Guerra Mundial no determina el decaimiento de las ventajas de la posición litoral, sino todo lo contrario, ya que va directamente asociado a la aparición del turismo de masas en la década de los años sesenta. Un fenómeno que marca el cambio definitivo en la intensidad y formas de ocupación de la costa. Hasta entonces el sistema de ciudades litorales estaba determinado por la existencia de unos puntos con condiciones adecuadas para el desarrollo de los grandes puertos, comerciales y/o militares, que propiciaban la acumulación de economías de escalas derivadas a su alrededor. Estos configuraban un sistema nodal de ciudades portuarias interconectadas entre sí por mar y un punteado de pequeños asentamientos marinos, que en ocasiones tenían carácter estacional asociado a la temporada de pesca. No obstante, la mayor parte de la población se ubicaba en los territorios interiores. La aparición del turismo vinculado al sol y playa determinará el cambio de este sistema. El valor de posición que adquieren los territorios costeros propicia la transformación del mismo. En el caso español esta se produce sobre todo en los litorales

mediterráneo y canario asociados de manera directa a un clima cálido y a la existencia de playas o secuencias de calas. Los asentamientos marinos se convierten en pueblos de interés turístico, en un proceso expansivo de ocupación territorial de gran velocidad e intensidad, basado más en las expectativas de explotación y beneficio económico que en los condicionantes que imponía el propio territorio para su desarrollo.

El turismo se convierte así en el motor de desarrollo de todo el litoral, un lugar de oportunidades en el que se concentra la población. A los desarrollos urbanos para acoger a los turistas se suman los que derivan de la necesidad de alojar a los trabajadores, tanto del sector servicios como del de la construcción. La creciente ocupación del frente litoral determina el paso de un modelo nodal a otro que podríamos calificar como lineal.

Según datos de la Organización Mundial del Turismo (OMT) “el volumen de negocio del turismo iguala o incluso supera al de las exportaciones de petróleo, productos alimentarios o automóviles”. La propia OMT señala que en 2003 el turismo representaba aproximadamente un 6 % de las exportaciones mundiales de bienes y servicios; este porcentaje ascendía hasta casi el 30 % cuando se consideraba exclusivamente la exportación de servicios⁹. En el caso español, el turismo representa 11 % del PIB y emplea de manera directa a 2,7 millones de personas, el 12,4 % de la población ocupada¹⁰. Se trata

5 | John William Alcock y Arthur Whitten Brown, volaron desde Nueva Escocia, en Canadá, a Clifden, en Irlanda del 14 al 15 de junio de 1919 en el avión Vickers Vimy IV.

6 | El dirigible británico modelo R34 es el primero en realizar un doble cruce completo del Atlántico; sale el 2 de julio de 1919 y aterriza en Mineola, Long Island, el 6 de julio; el viaje de regreso se inició el 8 de julio y duró 75 horas.

7 | Tonny Jannus pilotó durante unos meses un hidroavión de transporte de carga y pasajeros en

Florida, con espacio para un pasajero. Hacía un recorrido de 35 km.

8 | <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/>.

9 | <http://unwto.org/facts/eng/economy.htmgo>.

10 | Datos correspondientes al año 2007, contenidos en la Resolución, de 26 de noviembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Turismo: El turismo ha sido y sigue siendo un sector decisivo en el desarrollo socioeconómico de nuestro país. España es el primer destino mundial en turismo vacacional y el segundo por número de llegadas (59,1 millones de turistas internacionales en 2007) e ingresos (con un superávit por turismo de 27,8 millones de euros en 2007). El turismo generó el 11 % del PIB español y emplea en la actualidad a 2,7 millones de personas: el 12,4 % de la población ocupada. Además, y más allá de

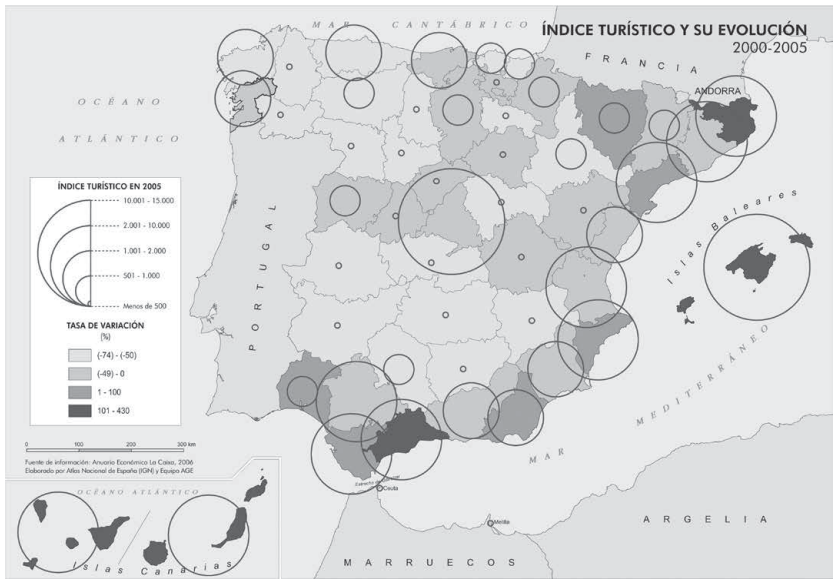


Fig. 2. Índice turístico y su evolución 2000-2005. IGN

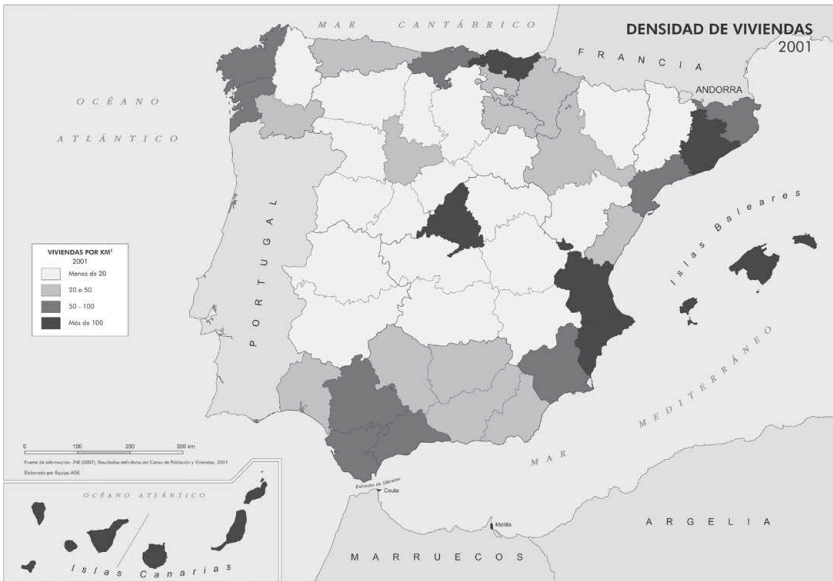


Fig. 3. Densidad de viviendas 2001. IGN

de uno de los sectores claves de la economía española, tanto por su peso específico como por la gran cantidad de empleos derivados que genera en otros sectores. Si comparamos los siguientes mapas relativos a densidad de viviendas y al índice turístico, detectamos que en las regiones donde el índice turístico es mayor, lo es también la densidad de viviendas, y estos, a excepción de la Comunidad de Madrid, son siempre territorios litorales.

Como señala Rinio Bruttomesso, en una ponencia titulada “Revitalización Urbana de la línea de costa como bisagra del planeamiento costero”: “Primero, la instalación de actividades industriales que no pudieron encontrar sitio dentro de los límites de la ciudad y después, la intensiva y especulativa explotación del beneficio del turismo han cambiado radicalmente la naturaleza de estas zonas costeras, representando una nueva e importante ‘polaridad’ en la organización del territorio más allá de los límites de la ciudad. En perspectiva, será el turismo, sin duda, el encargado de definir las estrategias y objetivos para la nueva configuración costera”.

su peso como sector específico, el turismo tiene un efecto multiplicador importante y fuertes implicaciones sobre otros sectores estratégicos del país, como son los de la construcción, medio ambiente y sanidad, entre otros .

2. El litoral como territorio singular

El *Diccionario de la lengua* de la Real Academia Española, define territorio en su primera acepción como “Porción de la superficie terrestre perteneciente a una nación, región, provincia, etc.”. La primera definición del *Diccionario del español actual* de Manuel Seco nos dice que territorio es una “Extensión de tierra. Frecuentemente con un adjetivo o complemento que especifica el país o demarcación a que pertenece”. *Singular* como adjetivo es según la RAE, “solo (único en su especie) / extraordinario, raro o excelente”.

Cuando decimos que un territorio es singular, estamos hablando de una extensión, una porción de tierra que es única en su especie. En este sentido podemos decir que el litoral es un territorio singular: se trata de una porción de la superficie terrestre que presenta unas características únicas en su especie y que no se dan en los territorios de interior. Por un lado, se produce en este territorio una concentración actividades relacionadas con la existencia de recursos singulares (pesca, transporte, turismo) a una escala y de una magnitud que no se encuentran en el interior.

Además de por sus recursos únicos, el territorio litoral presenta unas características físicas y geográficas diferenciadas y reconocibles en relación con los territorios de interior. La primera, y tal vez más evidente, es la condición de borde, frontera entre dos medios de características físicas opuestas, la tierra y el agua. Esta condición también se produce cuando hay un río, pero en este caso, y a excepción de casos singulares, como el Río de la Plata¹¹, la distancia

entre las dos riberas es relativamente pequeña y los fondos poco profundos, por lo que la barrera es salvable mediante puentes.

Otra de las condiciones físicas relevantes del litoral es el movimiento del plano del agua durante el día debido efecto de las mareas. La diferencia en la cota del plano del agua es determinante en la configuración del paisaje litoral, un paisaje con una imagen cambiante durante el día, pero no solo en lo que se refiere a la parte que percibimos del territorio en relación con la que nos puede ocultar la marea, sino que también determina y condiciona los usos de la parte de costa sometida a su influencia. Este efecto es casi imperceptible en el Mediterráneo, pero en las costas atlánticas supone en algunos casos la desaparición de la superficie de arena de la playa.

Desde el punto de vista geográfico, el litoral es en sí mismo un área diferenciada que además presenta formas propias, desde los grandes accidentes geográficos (cabos, golfos, bahías, rías, fiordos, ensenadas, deltas) hasta otros de menor escala (acantilados, rasas intermareales, playas, rías, estuarios, marismas, albuferas, marjales, charcas, charcones), son múltiples los elementos geográficos asociados directamente a la costa, que determinan paisajes singulares identificados con su condición litoral.

Entre las características físicas diferenciadas del litoral, se ha de destacar el clima. Además del efecto de las corrientes marinas en relación con las temperaturas, la presencia del mar, debido a la gran inercia térmica que posee y al efecto de las brisas marinas originadas por la diferencia de temperatura entre la tierra y el agua, actúan como un regulador térmico que hace que el clima litoral sea más suave, con variaciones de temperatura tanto estacionales como diarias, inferiores a las del interior. Este es uno de los factores que también favorecen la presencia y concentración de población, determinante en la aparición del turismo de masas, que busca el sol y la arena de las costas.

mundo: la distancia entre las dos orillas llega hasta casi los 100 km.

3. La necesidad de un planteamiento urbanístico específico para la ordenación del litoral

Partiendo de la base desarrollada en el apartado anterior de que el litoral es un territorio singular, cabe preguntarse, en una investigación realizada desde el campo del urbanismo y la ordenación territorial, si esa singularidad territorial deriva en modelos propios de ocupación que merezcan estudiarse de manera específica.

Creo que lo anterior es así por varios motivos. El primero es por su situación de borde, de límite físico entre dos medios. Una condición que da lugar a modelos de desarrollo asimétricos y normalmente lineales, determinantes en la configuración física de las infraestructuras y de los asentamientos urbanos, cualquiera que sea su naturaleza.

Por otra parte, en el territorio litoral se desarrollan usos que no existen en el interior y que generan infraestructuras y formas de desarrollo urbano propias; me refiero de forma particular a los puertos y al turismo.

Los puertos en general, y los grandes en particular, afectan a las formas de desarrollo de las ciudades, definen las condiciones de uso de buena parte del frente litoral, condicionan las infraestructuras terrestres que deben dar salida a los productos y determinan la

¹¹ | Formado por la unión de los ríos Paraná y Uruguay, es considerado el río más ancho del

ocupación de enormes cantidades de suelo para uso directo de sus actividades y almacenamiento de productos, pero también para la situación de zonas industriales asociadas.

Sin embargo, hablar de ciudades portuarias es hablar de situaciones puntuales muy concretas, cuya influencia se refiere siempre a un territorio más o menos extenso pero acotado. No obstante, es el turismo la actividad que probablemente más cambios ha determinado en el litoral en los últimos años: no solo por la ocupación del mismo y el valor de posición que con él adquiere la primera línea de mar, sino también porque ha dado lugar a infraestructuras y formas urbanas propias: desde los puertos deportivos o las marinas hasta los condominios o los resorts turísticos cerrados, microciudades capaces de ofrecer todos los servicios que se puedan necesitar durante una estancia corta, sin necesidad de salir de ellos. Por otra parte, la estacionalidad propia de la actividad turística provoca una enorme distorsión entre la dimensión de la ciudad realmente construida y la de la población que vive en ella, lo que afecta a la prestación de servicios y al mantenimiento de las infraestructuras.

Las expectativas de desarrollo provocadas por la actividad turística están en la base de otra de las singularidades del litoral, me refiero al ritmo de crecimiento, una vorágine constructiva y de concentración de intereses que en muchos casos desborda la capacidad de la ordenación territorial -entendida esta como un proceso escalar que va de lo general a lo particular-, siendo sustituida por una cascada de decisiones que se producen en función de la oportunidad local y concreta sin tener en cuenta su encaje en un territorio más amplio. Para poner un ejemplo de lo que quiero decir, basta señalar que buena parte de los desarrollos en el litoral catalán tienen su origen en planes parciales de los años sesenta y, aun cuando en muchos casos el planeamiento municipal democrático condujo y redujo sus previsiones, el territorio resultante se origina a partir de ordenaciones parciales que en pocos casos han tenido en cuenta, no ya las relaciones territoriales de

más escala, sino las que se producen con su entorno inmediato. Entiendo que este no es un problema exclusivo del litoral, pero sí creo que es el territorio donde se produce con mayor intensidad y a una escala mayor.

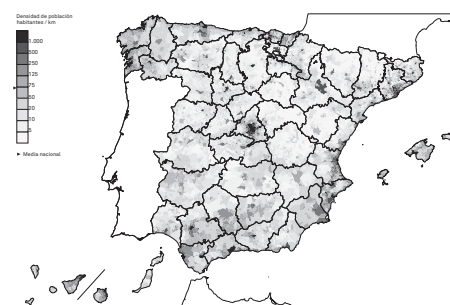
Si el gran desarrollo del litoral en los últimos años es una tendencia mundial, en el caso español es particularmente evidente, y se manifiesta sobre todo en la ocupación del territorio, proporcionalmente muy superior al incremento de la población, en buena parte porque, al margen de intereses puramente especulativos, está dimensionado para alojar a una población flotante muy superior a la que allí reside.

Cabe preguntarse en este sentido si los instrumentos de ordenación habituales son adecuados para enfrentarnos a la planificación de estos territorios. ¿Son válidos los estándares de equipamientos, zonas libres públicas o servicios que están pensados para el uso de una población residente? ¿Cómo afrontar el control urbano y administrativo de unos servicios municipales dimensionados en función de una población residente cuando la ciudad física construida corresponde a otra, en algunos casos hasta diez veces superior? ¿Es posible pasar de los modelos residenciales pensados para un uso estacional a otro permanente? Agotado el territorio y con él la posibilidad de generar recursos a través de las licencias de construcción, ¿es posible mantener estas ciudades que solo se usan de modo estacional? ¿Cómo se está respondiendo al reto de ordenar este territorio y detener el creciente deterioro de los sistemas litorales?

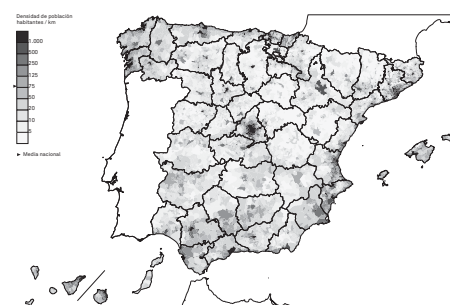
1970



1981



1991



2001

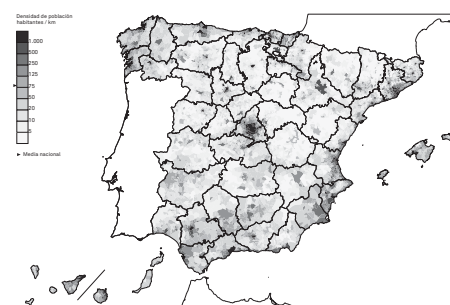


Fig. 4. Evolución de la densidad de población de 1970 a 2001.

Fuente: IGN. Elaboración propia.

más escala, sino las que se producen con su entorno inmediato. Entiendo que este no es un problema exclusivo del litoral, pero sí creo que es el territorio donde se produce con mayor intensidad y a una escala mayor.

Si el gran desarrollo del litoral en los últimos años es una tendencia mundial, en el caso español es particularmente evidente, y se manifiesta sobre todo en la ocupación del territorio, proporcionalmente muy superior al incremento de la población, en buena parte porque, al margen de intereses puramente especulativos, está dimensionado para alojar a una población flotante muy superior a la que allí reside.

Cabe preguntarse en este sentido si los instrumentos de ordenación habituales son adecuados para enfrentarnos a la planificación de estos territorios. ¿Son válidos los estándares de equipamientos, zonas libres públicas o servicios que están pensados para el uso de una población residente? ¿Cómo afrontar el control urbano y administrativo de unos servicios municipales dimensionados en función de una población residente cuando la ciudad física construida corresponde a otra, en algunos casos hasta diez veces superior? ¿Es posible pasar de los modelos residenciales pensados para un uso estacional a otro permanente? Agotado el territorio y con él la posibilidad de generar recursos a través de las licencias de construcción, ¿es posible mantener estas ciudades que solo se usan de modo estacional? ¿Cómo se está respondiendo al reto de ordenar este territorio y detener el creciente deterioro de los sistemas litorales?

4. El estado de la cuestión en la ordenación sobre el litoral

En la actualidad, cuando hablamos de la ordenación del litoral, el paradigma es la Gestión Integrada de las Zonas Costeras (GIZC o ICZM)¹². A esta se refieren buena parte de los estudios y publicaciones recientes y está recogida en la Recomendación del Parlamento y del Consejo Europeos, de 30 de mayo de 2002, sobre la aplicación de la gestión integrada de las zonas costeras en Europa (06/06/2002), así como en el reciente Protocolo relativo a la gestión integrada de las zonas costeras del Mediterráneo, firmado en Madrid del 21 de enero de 2008 al 20 de enero de 2009. La GIZC es también la base sobre la que se elaboran algunos de los documentos recientes que inciden de manera directa en la ordenación del litoral. Es el caso del Documento de Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa, iniciado en septiembre de 2007, desde el Ministerio de Medio Ambiente, y cuyo desarrollo lamentablemente está parado en la actualidad.

No se trata tampoco de un nuevo discurso; de hecho ya estaba presente en el debate previo a la elaboración de la Ley de costas española, y así se refleja en algunas de las publicaciones y estudios elaborados por el CEOTMA¹³ a principios de los años ochenta. Se considera que la Gestión Integrada de las Zonas Costeras (GIZC) tiene su origen en la *Coastal Zone Management Act* de 1972. En este documento, se parte de la consideración de que

existe un interés nacional en la gestión eficaz, el buen uso, la protección y el desarrollo de la zona costera, una zona rica en recursos “naturales, comerciales, recreativos, ecológicos, industriales, y estéticos” que es necesario proteger, y se considera que la creciente presión sobre los áreas litorales derivada de la concentración de usos y actividades humanas están derivando en una pérdida de diversidad marina, en cambios negativos en los sistemas ecológicos, en la pérdida de espacios abiertos de uso público y en la erosión de la línea costera. A partir de la diagnosis de los problemas de las áreas costeras, se propone la planificación y gestión integrada de los recursos, sistemas y actividades que confluyen y compiten en el litoral como instrumento fundamental para su conservación.

Es interesante subrayar la noción de funcionamiento sistémico y la necesidad de considerar de manera ecológica integral los problemas que subyacen en el la *Coastal Zone Management Act*, de 1972. Me parece interesante en este sentido relacionarla con dos publicaciones: la primera de 1968 es la *Teoría General de Sistemas (General System Theory)* de Ludwig von Bertalanffy; y la segunda de 1969 *Proyectar con la naturaleza (Desing with Nature)* de Ian McHarg.

Bertalanffy es un biólogo que en los inicios de los años veinte del siglo pasado, comienza a hablar de una nueva perspectiva metodológica que llama *biología organísmica*. Para explicarla se refiere a ella como “teoría sistémica del organismo”. En 1947 reconocía que “existen modelos, principios y leyes aplicados a sistemas generalizados o subclases cuyas independientemente de su naturaleza, del carácter de los elementos componentes y de las relaciones o fuerzas existentes entre ellos” postulando “una nueva disciplina llamada *Teoría General de Sistemas*”. No es sin embargo hasta los años sesenta, y en especial a partir de la primera edición de la *Teoría General de Sistemas* que su teoría sistémica comienza a tener difusión e influencia “como un original y fructífero programa de investigación”¹⁴.

¹² | Corresponde a las siglas en inglés de Integrated Coastal Zone Management.

¹³ | Centro de Estudios y Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.

¹⁴ | Consideración de Ervin Laszlo en relación con la *Teoría General de Sistemas*, en la introducción

La publicación por parte del American Museum of Natural History de *Proyectar con la naturaleza*, de Ian McHarg, supone un gran éxito que influirá de manera notable en el campo de la urbanística y el paisaje, marcando el comienzo de la preocupación por la ecología en las disciplinas que relacionadas con la ordenación territorial. En la introducción a la edición española del libro, escrita por Juan Luís de las Rivas, Ignacio San Martín y Frederick Steiner en el año 2000, se dice “*Proyectar con la naturaleza* ofrece una combinación singular de ideas donde la tierra en su conjunto, y no solo la región, se presentan como un ecosistema dinámico y donde se integran los procesos y los factores biofísicos con los humanos de cara a fundamentar las decisiones de planificación y de proyecto”. El segundo capítulo del libro de McHarg tiene a efectos de este trabajo un título elocuente: “El mar y la supervivencia”. Se trata de un texto en el que el autor nos habla de la necesidad de entender los procesos naturales de formación de dunas litorales como mecanismo de defensa frente a la invasión del mar, un mecanismo que entiende está en la base de la concepción de los diques que se desarrollan en los Países Bajos, y que a su parecer “se trata de un conocimiento del que dependen de la supervivencia”.

La constatación de los efectos del cambio climático y la consideración de su efecto sobre la subida del nivel del mar reactiva, sobre todo a nivel de la opinión pública, el debate sobre la ordenación de las zonas litorales poniendo de manifiesto la necesidad de frenar su ocupación masiva e introducir la GIZC. Casi treinta y seis años separan la *Coastal Zone Management Act* del Protocolo relativo a la gestión integrada de las zonas costeras del Mediterráneo, firmado en Madrid del 21 de enero de 2008 al 20 de enero de 2009. En este último documento se define la «gestión integrada de las zonas costeras» como un proceso dinámico de gestión y utilización

sostenibles de las zonas costeras, teniendo en cuenta simultáneamente la fragilidad de los ecosistemas y paisajes, la diversidad y orientación marítima de determinadas actividades y usos, así como sus interacciones y repercusiones tanto sobre la parte marina como sobre la parte terrestre.

J. M. Barragán¹⁵ establece como objetivo de la GIZC “equilibrar a largo plazo, dentro de los límites impuestos por la dinámica natural y la capacidad de carga de la zona, los beneficios del desarrollo económico y de los usos de la zona costera por los seres humanos, de la protección, preservación y restauración de las zonas costeras, de la reducción de las pérdidas en términos de vidas humanas y de daños a las cosas y del acceso y disfrute públicos de la costa”.

La idea de que la GIZC es un proceso de gestión dinámico se materializa en el desarrollo de un sistema de recogida de datos para elaborar inventarios nacionales, a partir de los cuales realizar análisis que permitan conocer el estado y la evolución de los territorios costeros. Estos datos, según José Juanes¹⁶,

¹⁵ | Juan Manuel Barragán Muñoz, doctor geógrafo, catedrático de Análisis Geográfico de la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Cádiz, responsable de las enseñanzas e investigación sobre Planificación y gestión litoral y del medio marino es autor de diversos libros y publicaciones sobre gestión integral del litoral y director del Grupo de Planificación y Gestión Integrada de Áreas Litorales.

¹⁶ | José Juanes, de la Universidad de Cantabria, lo afirma en un documento en el cual recoge los sectores y ámbitos que se deben tener en cuenta para la elaboración de los inventarios nacionales señalados en el capítulo III de la Posición Común, de 13 de diciembre de 2001, y que se recogen en el apartado a) del capítulo III de la Recomendación Europea (2002/413/CE) para la Gestión Integrada de las Zonas Costeras (GIZC), de 30 de mayo de 2002. Estos son: 1. Pesca y acuicultura, 2. Transportes, 3. Energía, 4. Gestión de recursos, 5. Protección de especies y hábitats, 6. Patrimonio cultural, 7. Empleo, 8. Desarrollo regional, 9. Turismo y ocio, 10. Industria y minas, 11. Gestión de los residuos, 12. Agricultura.

se integrarían en una *Base de Información Geográfica (BIG)* para disponer de “una aplicación diseñada con el fin de responder a las cuestiones de la GIZC, tanto a nivel regional como nacional. Esta aplicación integrará protocolos de control de entrada y salida de datos, así como las herramientas de análisis que se consideren necesarias para la generación de información sintética, tanto descriptiva como predictiva, en forma de índices de valoración e indicadores”.

Ninguno de los datos que se pretenden integrar en esta base de datos, ni los de la comunidad ni los de la propuesta de ampliación, se refieren a temas urbanísticos, lo cual no deja de sorprender si tenemos en cuenta que la mayor parte de la presión sobre el litoral viene dada por el desarrollo urbano y que es el urbanismo el que decide sobre los usos del suelo en el territorio. Resulta curioso comprobar como en la mayoría de los diagnósticos que se realizan sobre la problemática de las zonas costeras la constatación de la ocupación masiva del frente litoral aparece siempre como origen del deterioro del mismo, pero luego no se elaboran indicadores específicos que permitan evaluar la evolución de la presión urbanística y la calidad del territorio y el paisaje. Es el caso de la Recomendación Europea para la GIZC anteriormente aludida. En el capítulo IV de la misma se plantea que, en función de los resultados del inventario, se desarrolle una o varias estrategias de carácter nacional, indicando en el apartado 3i) del mismo que se deberían elaborar planes estratégicos nacionales para la costa, a fin de fomentar la gestión integrada y garantizar entre otras cosas que se controle la urbanización adicional y la explotación de zonas no urbanas, y que al mismo tiempo se respeten las características

A estos incorpora otros complementarios, debido a la singularidad del caso español: 1. Medio físico-natural, 2. Dominio público marítimo terrestre, 3. Sanidad y calidad del medio, 4. Zonas estratégicas para la defensa, 5. Agentes sociales interesados, 6. Erosión costera, 7. Legislación. Diferentes aplicaciones en las comunidades autónomas costeras.

de Perspectivas en la Teoría General de Sistemas, 1975. Una compilación de E. Taschdjian sobre material seleccionado y ordenado por Maria von Bertalanffy tras al muerte de su marido en 1972.

naturales del entorno costero. La referencia a la necesidad de controlar el urbanismo es clara, pero los indicadores que de este documento se derivan, como ya se ha visto, no incorporan ninguno que permita constatar el estado y evolución de este vector.

5. La costa española veinte años después de la aprobación de la Ley de costas

En julio de 1988, se aprobó la Ley de costas española. En su exposición de motivos justificaba su necesidad poniendo de manifiesto que “nuestra costa está afectada, como ocurre en otros países del mundo, por un fuerte incremento de la población y la consiguiente intensificación de usos turístico, agrícola, industrial, de transporte, pesquero y otros”. Constata la concentración de población en el litoral¹⁷, una proporción que como señala llega “a triplicarse estacionalmente en ciertas zonas por la población turística, ya que el 82 % de esta se concentra en la costa”. Se señalaba que a la situación anterior, se había llegado tras “un acelerado proceso

de traslado de población desde las zonas interiores hacia el litoral”, dando lugar a lo que allí se consideraban como “actuaciones incoherentes, sin la necesaria coordinación entre la legislación del dominio público marítimo y la del suelo, sin tener en cuenta la interacción tierra-mar, ni la necesidad de establecer medidas que garanticen la conservación de estos espacios singularmente sensibles al deterioro, ni los costes externos a la propia acción ni la rentabilidad o valor social del medio”.

En la síntesis del documento de inicio de la Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa, de septiembre de 2007, se dice que “Las zonas costeras han sido siempre, pero hoy más que nunca, zonas de vital relevancia, ya que albergan a la mayoría de la población y de ellas depende un gran porcentaje de sus actividades económicas”, y se cita de nuevo la concentración de la actividad turística, ya que “el 80% de los casi 60 millones de turistas anuales eligen la costa para sus vacaciones”. En este documento, se considera que “La presión de usos y la ocupación generalizada de la franja costera desde hace varias décadas han originado el estado actual de la misma, y la percepción generalizada de que asistimos al desbordamiento de la capacidad de carga de la costa, al declive de ciertos modelos de uso de la misma, y a la paulatina degradación de sus valores naturales”.

Diecinueve años, uno más de la mayoría de edad, separan los dos textos anteriormente aludidos, años en los que ha estado vigente la ley que sentó las bases de la ordenación y defensa del litoral español, pero una primera comparación de los mismos nos llevaría a deducir que todo sigue igual. Podríamos dar una respuesta intuitiva de por qué esto ha sido así. La revisión de los documentos previos a la Ley de costas elaborados por el CEOTMA y que sirvieron de apoyo para su redacción, ponen de manifiesto que era un documento complicado que se planteaba resolver las cuestiones que eran de su competencia en un momento en el que se estaba iniciando la organización del estado de las autonomías como tal. En este sentido, creo que es un documento que pone el énfasis en

las cuestiones de la propiedad, aspecto este que todavía es más patente en el desarrollo reglamentario, y deja la ordenación en manos de las autonomías, como por otra parte estaba determinado por la forma de organización del Estado autonómico.

La Ley de costas define con claridad el dominio público marítimo-terrestre estatal, establece tres servidumbres sobre el mismo -la de protección, la de tránsito y la de acceso al mar- y una zona de influencia. En relación con las servidumbres, se dan determinaciones claras para su delimitación y se regulan los usos y construcciones que en ellas se pueden efectuar, pero en lo que se refiere a la zona de influencia deja abierto un espacio muy amplio de actuación a la ordenación urbanística y territorial, tanto en lo que se refiere a su delimitación como en lo que en esta zona se puede hacer.

Uno de los problemas que a mi parecer ha tenido la ordenación del litoral desde la entrada en vigor de la Ley de costas es que los gobiernos autonómicos hasta fechas muy recientes no han procedido a su ordenación. Sin establecer juicios de por qué esto ha sido así, los planes o directrices autonómicos específicos para la ordenación del espacio costero —a excepción del de Andalucía y Asturias¹⁸— son posteriores a 2004. Han pasado por tanto dieciséis años desde la aprobación de la Ley de costas en las que la única ordenación que se ha podido realizar sobre el territorio costero ha venido derivada del planeamiento municipal o de otros planes de ordenación territorial que no se refieren de manera concreta al ámbito litoral.

Otro de los problemas que podríamos detectar es que, en el caso de la Ley de costas y como por otra parte suele pasar con otras leyes y planes, las medidas transitorias o los

¹⁷ | ... en la orla litoral, de una anchura de unos cinco kilómetros, que significa el 7 % de nuestro territorio, la población española, que era a principios del presente siglo del orden del 12 % de la población total, es actualmente alrededor del 35 % de ésta, con una densidad cuatro veces superior a la media nacional. Datos del preámbulo de la Ley de costas española, de 1988.

¹⁸ | En el caso de Asturias hay un Decreto de 16 de diciembre de 1993, con núm. 107/1993, por el que se aprueban las directrices subregionales para la franja costera. En el caso de Andalucía hay unas Directrices Regionales del litoral, aprobadas en 1990 mediante el Decreto 118/1990, de 17 de abril.

mínimos indicativos, se convierten en norma de aplicación general. Como ejemplo de ello en el caso que nos ocupa, encontramos la disposición transitoria tercera en su punto tercero, que establece la reducción de la servidumbre de protección a 20 m para los terrenos clasificados como suelo urbano a la entrada en vigor de la ley. Esto ha determinado que en algunos casos el planeamiento general ha clasificado como urbanos en el frente de mar terrenos que carecen de las condiciones mínimas para ser declarados como tales, con el único objetivo de reducir la franja de la servidumbre de protección, obviando que esta medida, en tanto que transitoria y como en ella misma se recoge, solo sería de aplicación a terrenos que tenían la condición de urbanos en el momento de aprobación de la ley.

Por otra parte, son muy pocos los casos en que la servidumbre de protección se haya ampliado más allá de los 100 m, cuando la ley contempla que, según las condiciones del lugar y de acuerdo con la comunidad autónoma y el ayuntamiento, es posible ampliarla hasta un máximo de 200 m.

Del mismo modo la distancia mínima de 500 m que se marca para la zona de influencia se convierte en la distancia que se aplica en la práctica totalidad de los planeamientos territoriales centrados en el litoral recientemente desarrollados.

La lectura de algunos textos publicados por el MOPU previos a la Ley de costas, vista la situación actual que refleja el segundo de los documentos con los que se inicia este apartado, me produce un cierto desasosiego, ya que de ellos se desprende, que no solo el diagnóstico de la problemática del litoral era correcto, sino también su alcance territorial, la definición del ámbito y la necesidad de desarrollar instrumentos de ordenación específicos para un territorio singular. Se trata por otra parte no de meros documentos teóricos elaborados desde un ámbito que podríamos entender ajeno a la toma de decisiones, como podría ser por ejemplo el universitario, sino de textos con un enfoque eminentemente práctico, promovidos y publicados por el

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. ¿Qué es lo que ha pasado entonces? ¿Qué se ha hecho mal? ¿Por qué los dos textos que se han tomado como punto de partida de este trabajo continúan hablándonos de los mismos problemas veinte años después? ¿Ha sido un fracaso la aplicación de la Ley de costas?

La respuesta a estas preguntas subyace en la hipótesis que se plantea este trabajo a partir de los indicios que nos aportan los documentos consultados. En este sentido, creo que la aplicación de la Ley de costas no ha sido un fracaso y continúa siendo un instrumento de gran valor para la defensa de lo que es su ámbito de competencia y de lo que pretende salvaguardar: el dominio público marítimo-terrestre estatal. Es criticable, en todo caso, que no se haya actuado más en la compra de terrenos adyacentes al dominio o que todavía en la actualidad queden sectores de costa sin deslindar. Sin embargo, en las publicaciones a las que anteriormente nos hemos referido -como luego se verá en el apartado de este documento dedicado a la definición del litoral donde se hace mención específica de las mismas- se alude siempre a los instrumentos de ordenación territorial como aquellos que se deben utilizar en el ámbito litoral para su protección y gestión, y aquí radica a mi parecer buena parte de el problema. Asumiendo la gran dificultad que la tarea requería, precisamente por la enorme confluencia de intereses sobre estos territorios, y sin entrar en juicios de valor o en consideraciones de porque ha sido así, creo que desde esta disciplina no se han abordado como debían los problemas de ordenación del litoral.

Primero, por inoperancia. Como ya se ha señalado, pasan dieciséis años desde la publicación de la Ley de costas hasta la aprobación de las Directrices y el plan de ordenación territorial del litoral de la Región de Murcia (junio de 2004). Podríamos argumentar en contra de la anterior afirmación que el hecho de que no hubiese planes territoriales no supone necesariamente que no se esté ordenando el litoral, ya que sí se han desarrollado planes de ordenación municipal en

municipios costeros y que estos también forman parte de los instrumentos de ordenación territorial, pero estaríamos obviando dos cosas importantes: la primera que estos planes se realizan desde la perspectiva territorial municipal, con lo que normalmente no coincide ni su ámbito ni su objetivo con los que precisa el litoral; la segunda, que estos documentos en lo que se refiere a ordenación litoral y a excepción del caso asturiano, han recogido las determinaciones mínimas de la Ley de costas, con una aplicación literal y, como ya se ha señalado, en algunos casos especulativa, de las distancias mínimas marcadas por las zonas de servidumbres e influencia. Señalo la excepcionalidad del caso asturiano porque, como ya se ha dicho, tiene desde 1993 unas directrices de aplicación en la franja costera que sí han tenido incidencia en el planeamiento municipal y que serán la experiencia en la que se apoyará el POLA¹⁹ para el establecer los criterios de delimitación del suelo no urbanizable de costas.

Segundo, porque una vez que en fechas recientes se han aprobado algunos de los instrumentos de ordenación en el ámbito autonómico no ha sido frecuente el desarrollo de criterios de delimitación y ordenación propios, acordes a la posición singular del territorio que tratan, e incluso cuando lo han hecho, se han quedado en la ordenación y actuación sobre los suelos no urbanizables y cuando como en el caso catalán sí se actuaba sobre los suelos urbanizables que todavía no se habían desarrollado, es para proceder a su desclasificación y posterior protección como suelo no urbanizable. No diremos que no es esta una operación de gran calado e importancia, porque sería negar lo que resulta una evidencia cuando hablamos del territorio litoral, esto es, el exceso de presión urbana y concentración de poblaciones y vivienda que soporta, con lo que cualquier operación encaminada a disminuirla es, no ya necesaria, sino probablemente imprescindible. Pero creo que, a pesar de las enormes dificultades que ello entraña, se debe dar un paso más

¹⁹ | Plan de Ordenación del Litoral Asturiano. Mayo de 2005.

y entrar en la ordenación de dos elementos a mi juicio claves —las infraestructuras y las áreas urbanas—, desde una perspectiva global de la comprensión de su papel litoral, extendiendo su ámbito de actuación hasta donde sea necesario, en función de las características territoriales singulares y de los objetivos planteados. No estoy hablando aquí de un planteamiento nuevo, sino de lo que ya se proponía en la bibliografía del MOPU, previa a la Ley de costas pero que curiosamente y a mi parecer no tuvieron el desarrollo práctico deseado. Es como si todo el esfuerzo previo para sentar las bases de lo que tenía que ser la ordenación territorial del litoral, hubiese producido un agotamiento tras todo el trabajo realizado, quizá sumado a una confianza generalizada en los efectos que la Ley de costas —una ley dura y ambiciosa en sus formulaciones y determinaciones en la salvaguarda del dominio público marítimo-terrestre estatal— tendría sobre el litoral, olvidando que el efecto principal de sus determinaciones se reducía a una franja muy estrecha —el dominio público— y que en el resto del territorio quedaba pendiente un importante trabajo, que hasta hace bien poco no se ha comenzado a realizar.

6. La necesidad de abordar la ordenación del litoral desde sus propias características

Vistos los dos textos anteriormente aludidos y teniendo en cuenta las hipótesis planteadas sobre por qué se ha llegado a la situación actual, el estudio de los cambios en el litoral durante los últimos veintidós años se convierte en el instrumento clave sobre el que pretende apoyarse esta investigación. Para poder abordar la tarea contamos con unos documentos de gran interés, los Planes Indicativos de Usos del Dominio Público Litoral (por sus siglas, PIDUDPL, pero normalmente abreviados como PIDU). Realizados por el MOPU²⁰ entre 1975 y 1980 y obsoletos por tanto en cuanto a buena parte de sus contenidos, aportan no obstante el valor de una foto fija detenida en el tiempo: la radiografía del litoral español previo a la entrada en vigor de la Ley de costas. Como su propio nombre indica, los PIDU trataban de establecer para el dominio público y por zonas unos usos indicativos en función de lo que se consideraban vocaciones de uso preferentes. Para ello parte de la que llama la *descripción actual*, un análisis y recopilación de datos en la franja litoral. Esta descripción se completa con la representación fotogramétrica restituida a

escala 1/5.000 de la franja costera, sobre la que representa las materias estudiadas. Los planes se realizaron para todo el territorio costero español, por lo que permiten abordar un estudio comparativo y generalizado de los cambios que se han producido en el litoral español tras la entrada en vigor de la Ley de costas. Este estudio tendría como finalidad conocer y tipificar los procesos urbanísticos de ocupación del litoral.

El estudio anterior sería el mecanismo analítico que nos permitiría constatar que el litoral es un territorio singular con características propias que deriva en modelos de ocupación territorial específicos y que como tales merecen ser estudiados y considerados dentro de la ordenación territorial. Se trata de una especificidad derivada no solo de las condiciones físicas de un territorio singular, sino también de las que impone la concentración de usos turísticos masivos. Estos generan una situación de desarrollo urbano nuevas, en tanto que incorporan modelos de implantación territorial diferentes, muestran valores muy diferenciados del suelo en relación con su posición relativa al frente marino e introducen unos usos de intensidad variable en el tiempo, lo que dificulta enormemente su gestión y mantenimiento.

El conocimiento de los procesos urbanísticos ocurridos en los últimos veinte años en el litoral español debería permitirnos desarrollar un modelo de estudio de estas áreas que permita su implementación como instrumento de ordenación urbano y territorial, dentro de los planteamientos del GICZ. No se trata con ello de proponer nuevos instrumentos o planes de ordenación, sino mecanismos específicos para enfrentarse a los problemas de ordenación y gestión de un territorio, tremendamente frágil, que se pretende singular desde su configuración y en el que concurren problemas que, aunque en muchos casos son globales, aparecen asociados directamente a su condición.

²⁰ | Los PIDU se realizan bajo la dirección de la Subdirección General de Ordenación y Programación perteneciente a la Dirección General de Puertos y Costas del MOPU, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

En un artículo publicado en la *Revista de Occidente*²¹, Eugenio Trias señala tres categorías o niveles de conceptos: universal, particular y singular. En este artículo, el filósofo realiza una interesantísima aproximación al fenómeno de la globalización, que nos permite entender la realidad como el cruce no necesariamente negativo de los tres niveles y nos advierte de la necesidad de ofrecer respuestas desde esta triple aproximación. En este sentido, entiendo que los problemas de la ciudad o del territorio, sea este por ejemplo el litoral, no podrán formularse solo desde el ámbito local, sin entender el marco de referencia global y su posición particular dentro del mismo, pero las respuestas han de adecuarse a las peculiaridades del lugar, y no me refiero con esto al aspecto formal de carácter regionalista-historicista con el que suelen realizarse este tipo de aproximaciones, sino a aspectos mucho más diversos: configuración territorial, elementos naturales, mecanismos de uso y parcelación del suelo, recursos disponibles, instrumentos de gestión y planificación, condiciones políticas, sociales y culturales. Tampoco creo posible un territorio ordenado o gestionado sin que se tenga en cuenta a los individuos que lo habitan, porque probablemente estos desde su limitada capacidad de acción lo transformarán según sus necesidades. Es por ello por lo que me parece necesario que al abordar una gestión que se pretende integral de las zonas costeras, se introduzcan elementos de valoración que tengan en cuenta la calidad del entorno urbano, entendido a partir de sus particularidades de localización, ya que este es el medio en el que se mueven fundamentalmente las personas y estas son también una parte integrante del ecosistema.

Cuando hablamos del litoral, hablamos del territorio soporte de uno de los pilares del desarrollo económico español. La competitividad del sector en un mercado globalizado en un país desarrollado no puede ni debe hacerse desde el precio, sino desde la calidad y la oferta diferenciada. El problema es que en

muchos casos nos enfrentamos a tramas obsoletas, construidas sin generar equipamientos o servicios y carentes de espacios públicos urbanos. En este sentido, es necesario intervenir, no solo en la protección del suelo no urbanizado, sino también en los frentes urbanos existentes, ensayando mecanismos de compensación que permitan acometer la reforma interior sobre un suelo generador de rentas urbanísticas muy elevadas derivadas de su posición singular en relación con el mar.

21 | *Revista de Occidente*. n.º 230-231. julio-agosto de 2000.

BIBLIOGRAFÍA

documentos y fuentes de consulta

GENERAL

MOPU. *Ordenación del territorio. Los espacios litorales en el espacio comparado*. Madrid: CEOTMA (Centro de Estudios y Ordenación del Territorio y medioambiente), 1982.

Ordenación de los espacios litorales. Criterios metodológicos y normativos. Madrid: CEOTMA, 1982.

Guide pratique. Environnement mer et littoral. Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, 1980.

Bobbio, Roberto. *La Pianificazione delle Coste. Rapporto di Ricerca*. Génova: Università degli Studi di Genova. Facoltà di Architettura. Istituto di Urbanistica, 1990.

OCDE. *Gestión de zonas costeras. Políticas integradas*. Madrid: Editorial Mundiprensa, 1995.

Sackett, Russell et al. *Le Litoral*. Éditions Time-Life, 1983.

Modelos territoriales sostenibles en espacios litorales mediterráneos. Murcia: Ponencias de las Jornadas internacionales del 13 y 14 de diciembre de 2001.

Revista del CEUMT (Centro de Estudios Urbanísticos Municipales y Territoriales). La Ley de costas, n.º 106-107, 1988.

Comisión Europea. *Hechos y cifras clave sobre el mar*. KL-75-06-396-ES-C

Hacia una gestión sostenible del litoral español. Diciembre 2005. Promotor: Ministerio de Medio Ambiente Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad Dirección General de Costas. Autores: Generalitat de Catalunya, Departament de Medi Ambient i Habitatge; Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad; Xavier Martí, responsable

de Programación Sectorial; Mercè Planas, técnica; Sebastián Gómez, técnico; Consorci EL FAR Observatori del Litoral; Agnès Gispert, coordinadora; Lucía Cuesta, técnica; Patrícia Giménez, técnica; Patrícia Lacera, técnica; Centro Mediterráneo EUCC; Jordi Serra, secretario de la Junta Directiva; Carolina Pérez, Directora.

Gestión Integrada de las Zonas Costeras en España. Informe de España en cumplimiento de los requerimientos del capítulo VI de la Recomendación del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2002 sobre la aplicación de la gestión integrada de las zonas costeras en Europa

Estrategia española de desarrollo sostenible. Noviembre de 2007. Ministerio de la Presidencia. Edición cerrada en diciembre de 2007 Catálogo general de publicaciones oficiales <http://www.060.es>

Boletín Costero n.º4 - La Ley de Costas en España 20 Años después (Elaborado Javier G. Onetti y Javier G. Sanabria), octubre 2008.

Normativa Española sobre el Litoral - Fórmulas jurídicas de protección activa del litoral. DEPANA, 2000.

INSTRUMENTOS Y PROGRAMAS DE ORDENACIÓN, SEGUIMIENTO Y GESTIÓN:

General del Estado español:

Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas BOE 29-07-1988 Modificada por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad. BOE 14-12-2007.

Ley 13/2003, de 23 mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas. BOE 24-05-2003.

Ley 53/2002, de 30 diciembre de medidas fiscales, administrativas y de orden social. BOE 31-12- 2002.

Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación. BOE 02-07-2002.

Sentencia 149/1991, de 4 de julio, del pleno del Tribunal Constitucional, en los recursos de inconstitucionalidad 1689/1988, 1708/1988, 1711/1988, 1715/1988, 1717/1988, 1723/1988, 1728/1988, 1729/1988 y 1740/1988.

Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas.

Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad.

Estrategia para la sostenibilidad de la costa, 2007. Ministerio de Medio Ambiente.

Directrices de la Dirección General de Costas para el tratamiento del borde costero. En Madrid, a 14 de enero de 2008.

Directrices de la Dirección General de Costas sobre actuaciones en playas. En Madrid, a 14 de enero de 2008.

Deslindes dominio público marítimo-terrestre. Ministerio de Medio Ambiente, 2007.

Internacional:

PROTOCOLO relativo a la gestión integrada de las zonas costeras del Mediterráneo. Firmado en Madrid del 21 de enero de 2008 al 20 de enero de 2009.

Recomendación del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2002, sobre la aplicación de la gestión integrada de las zonas costeras en Europa (06-06-2002). Diario Oficial n.º L 148 de 06/06/2002, pp. 0024 0027.

Coastal Zone Management Act Of 1972, as amended through Pub. L. No. 109-58, the Energy Policy Act of 2005.

Oceans Act Of 2000.

QualityCoast - Guide for Entrants 2008-2009, october 2008.

Venice Platform Declaration.

COASTATLANTIC. Gestión integrada de las zonas costeras: Hacia una visión atlántica.

ENCORA Project. European Action Plan For Strengthening The Knowledge Base Of Sustainable Coastal And Marine Management (agosto 2008). Conferencia de París, 5-7 diciembre 2007.

Marine & Maritime Platform: PORTAL EVALUATION REPORT: Phase 1 (febrero-julio 2007).

Modelo de evaluación del nivel de desarrollo sostenible de las zonas costeras de Europa. INTERREG IIIC Zona Sur. DEDUCE, octubre 2004- junio 2007.

EUROSION: A guide to coastal erosion management practices in Europe: lessons learned. January 2004. Prepared by the National Institute of Coastal and Marine Management of the Netherlands.
Vivir con la erosión costera en Europa sedimentos y espacio para la sostenibilidad. Resultados del estudio EuroSION. ISBN 92-894-9918-4. Luxemburgo: Oficina para las Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 2005.

MARCO GENERAL DATOS DEMOGRÁFICOS, ECONÓMICOS Y OTROS

España

Perfil ambiental de España 2006. 1. Marco general litoral español.

Perfil ambiental de España 2007.

Banco Público de Indicadores Ambientales del Ministerio de Medio Ambiente.

Datos mundiales

Ecocostas.
Evaluación de Ecosistemas del Milenio 2005. Coastal Systems.

PÁGINAS WEB CON INFORMACIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y MEDIO RURAL Y MARINO. <http://www.mma.es>

El litoral: zonas costeras.
http://www.mma.es/portal/secciones/aguas_marinas_litoral/zonas_costeras/

Indicadores ambientales.
http://www.mma.es/portal/secciones/calidad_contaminacion/indicadores_ambientales/

Observatorio del litoral. Universidad de La Coruña:
www.observatoriodellitoral.es

Universidad de Cádiz
<http://www.uca.es>:

<http://www.gestioncostera.es/demarcacioncostascadiz/>

http://www.uca.es/grupos-inv/HUM117/wuca_gi_investigadores

PUBLICACIONES DE REVISTAS. http://www.uca.es/grupos-inv/HUM117/wuca_gi_revistas

LIBROS. http://www.uca.es/grupos-inv/HUM117/wuca_gi_libros

Evaluación de Ecosistemas del Milenio 2005.
<http://www.millenniumassessment.org/>

EUCC. <http://www.eucc.net/>

EUCC Mediterráneo. <http://www.eucc.net/medcentre/index.htm>

ECOCOSTAS: www.ecocostas.org

Costalguide: <http://www.coastalguide.org/projects/index.html>

Coastal Typology: <http://www.coastalguide.org/typology/index.html>

Coastal Landscapes <http://www.coastalguide.org/lands/index.html>

Coastal Guide on Dune Management.
<http://www.coastalguide.org/dune/index.htm>

4.2.

Proyecto de ordenación litoral del Languedoc-Roussillon, Francia

Izol Emilia Marez López

RESUMEN

Uno de los grandes proyectos turísticos promovidos por la Administración pública es el desarrollado por el Gobierno francés en la década de los años sesenta, en la costa Mediterránea del Languedoc-Roussillon. El objetivo principal de esta iniciativa era impulsar el desarrollo socioeconómico de este territorio litoral que había permanecido con una precaria estructura agrícola preindustrial. Más allá del indiscutible éxito económico de esta operación, este proyecto destaca por su interés y calidad arquitectónica, habiendo sido concebido por un grupo de arquitectos modernos relacionados con el Team X. En él se experimentaron soluciones urbanísticas y arquitectónicas específicas para el turismo.

En este artículo se avanza el segundo capítulo de la tesis doctoral de la arquitecta Izol Emilia Marez. Esta tesis, centrada en el estudio de este proyecto turístico, es dirigida por el profesor Ricard Pié i Ninot y está en fase de próxima lectura.

ABSTRACT

One of the biggest tourist projects promoted by a Public Administration is the one carried out by the French government in the Mediterranean coast of Languedoc- Roussillon during the 70's. The main objective of this initiative was to boost the socioeconomic development in this territory, that remained with a meagre pre- industrial agricultural structure. Far beyond its undeniable economic success, this project stands out thanks to its architectural quality and interest, conceived by a group of modern architects related to the Team X.

This article offers a foretaste of the doctoral thesis written by Izol Emilia Marez under the supervision of professor Ricard Pié i Ninot, that focuses in the study of this tourist project.

1. Situación del territorio francés después de la segunda guerra mundial

En Francia, la ordenación del territorio después de la Segunda Guerra Mundial se emprendió mediante planes y organismos gubernamentales orientados a conformar una nueva política de ordenación de territorio, la cual asumió la geografía del país en todas sus dimensiones y ámbitos. La reconstrucción de las ciudades devastadas durante la guerra se inició con la creación en 1941 de la Délégation Générale à l'Équipement National (DGEN), cuyo objetivo era realizar un plan para los diez siguientes años. Aprobado en 1942, el primer Plan de Equipamiento Nacional tuvo como prioridad el urbanismo y la planificación del territorio.

En 1946, Jean Monnet fundó y dirigió el Commissariat Général du Plan (CGP)¹, organismo encargado de realizar el primer Plan de Modernisation et d'Équipement (1947-1953). El plan aspiró a la modernización y reactivación económica del país para conseguir la satisfacción de las necesidades básicas de la población y la mejora de la calidad del hábitat. El plan contemplaba la reforma de las redes de transporte (ferroviarias y de carreteras) y la reposición del equipamiento destruido con la guerra.

Los problemas de concentración industrial y congestión urbana que padeció el territorio francés en los primeros años de posguerra fueron desvelados en 1947 en el libro *Paris et le désert français*² del geógrafo francés Jean-François Gravier. El autor, con su experiencia como director del Centro de Estudios

Regionales, denunció el desequilibrio económico y el despoblamiento del territorio provocado por la desmesurada concentración industrial alrededor de París: «Dans tous les domaines, l'agglomération parisienne s'est comportée depuis 1850, non pas comme une métropole vivifiant son arrière-pays, mais comme un groupe "monopoleur" dévorant la substance nationale»³.

El crecimiento de la industria en la región parisina fue proporcional al incremento de la población. A mediados del siglo XIX, el 5 % de los franceses vivía en ella. En 1901, la cifra alcanzó el 12,4 %. En los años cincuenta, el 18 % de la población se encontraba ya concentrada en los alrededores de París, lo que corresponde al 3 % de la superficie de Francia. Jean-François Gravier reflexionó sobre las consecuencias derivadas de la preeminencia de París. En 1958, presentó en la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui*⁴ el artículo "Les zones sous-développées en France". El artículo contiene el análisis de las posibilidades económicas del país, que mostraba la capacidad de compra de la población marcada por los índices de riqueza. Los más altos índices de riqueza se concentraban alrededor de París y de los ríos de la Gironde (Burdeos) y el Ródano (Lyon). En menor medida en algunas zonas de Bas-du-Rhône y los Alpes Marítimos. El resto

3 | «En todos los campos, la aglomeración parisina se ha comportado desde 1850, no como una metrópoli estimulante para el interior del país, sino como un conjunto *monopolizador* destructivo de la esencia nacional». Gravier, Jean-François. *Paris et le désert français*. París: Le Portulan, 1947.

4 | Gravier, Jean-François. Les zones sous-développées en France. *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n.º 80, octubre-noviembre 1958.

del territorio reflejaba índices muy por debajo de la media nacional (*figura 1*).

Un segundo estudio expuso dos tipos de subdesarrollo en Francia: un subdesarrollo estructural, caracterizado por la predominancia regional de actividades cuya explotación estaba en recesión, como la agricultura, y un subdesarrollo cuantitativo, padecido por la insuficiencia de actividad económica y escasa población con respecto a los recursos naturales y a la situación geográfica.

El estudio demostró que existía una gran zona económicamente débil que comprendía 47 departamentos situados al oeste del país en una franja formada por el eje Granville-Orléans-Saint-Etienne-Vallée du Rhône (*figura 2*). En esta franja se localizaban importantes centros industriales como Toulouse o Clermont-Ferrand, pero contenían menos de la cuarta parte del empleo industrial sobre 54 % del total en el territorio francés. Como consecuencia de ello, la mayoría de los municipios esencialmente agrícolas comprendían más del 50 % de la población activa.

Jean-François Gravier asignó a estas áreas el término de *zonas subdesarrolladas*. Consideró que estas zonas requerían impulso al desarrollo industrial o turístico. Gravier responsabilizó al gigantismo de París de la existencia de estas zonas subdesarrolladas en el territorio francés. Para que dejaran de serlo, consideró necesario poner fin a la dominación parisina y buscar una uniformización de la provincia mediante "une répartition harmonieuse des hommes et des activités sur le territoire"⁵.

Los estudios de Gravier contribuyeron a fortalecer la postura por parte del Estado de una ordenación del territorio consciente de los problemas locales, tomando las regiones como elementos de intervención para contrarrestar el desequilibrio socioeconómico del territorio. En el mismo artículo, Marcel Diebolt, comisario

5 | Un reparto armonioso de los hombres y las actividades en el territorio, Gravier, Jean-François. *Paris et le désert français*. París: Le Portulan, 1947.

1 | En 2006, el Commissariat Général du Plan fue reemplazado oficialmente por el Centre d'Analyse Stratégique.

2 | Gravier, Jean-François. *Paris et le désert français*. París: Le Portulan, 1947.

de la Construcción y el Urbanismo de la Región Parisina, propuso detener la concentración excesiva en la región parisina siguiendo los principios de descentralización y desconcentración: "Développer une politique d'aménagement de la région parisienne, respectueuse des richesses de notre histoire, de tout ce qui a fait de Paris la capitale rayonnante de arts et de la culture, mais vigilante aussi de la santé physique et morale de ceux qui y travaillent et y vivent, de ceux qui feront la France de demain"⁶.



Fig. 1. Índices de riqueza en Francia en los años cincuenta.

Fuente: GRAVIER, Jean-François. Les zones sous-développées en France. *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 1958, n.º 80, octobre-novembre.

6 | «Desarrollar una política de ordenación de la región parisina, respetuosa con las riquezas de nuestra historia, de todo aquello que ha hecho de París la capital radiante de las artes y la cultura, pero responsable de la salud física y moral de aquellos que allí trabajan y viven, de aquellos que harán la Francia de mañana», Gravier, Jean-François. Les zones sous-développées en France. *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n.º 80, octobre-novembre 1958.

2. Ordenación moderna del territorio en Francia

Los desequilibrios del territorio francés denunciados por Gravier no fueron desestimados y estimularon al Estado francés a presentar soluciones a los problemas en el ámbito territorial. La postura se vio reflejada en la planificación del país cuando en 1949, Eugène Claudius-Petit a cargo del Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU)⁷, con una notoria preocupación por el carácter espacial de la planificación y la escala territorial, sustituyó la Direction de l'Urbanisme et de l'Habitation por la Direction d'Aménagement du Territoire (DAT)⁸.

En 1950, Eugène Claudius-Petit presentó un informe denominado «Pour un Plan d'aménagement du territoire». El documento proclamaba como principal objetivo: «Rechercher, dans le cadre géographique de l'espace français, d'une meilleure répartition des hommes»⁹. Esto impulsó el desarrollo equilibrado de las regiones, implicando la ordenación regional. En 1951, se instituyeron

las Sociétés d'Aménagement Régional, encargadas de llevar a cabo grandes obras de ordenación regional, como canales de riego y abastecimiento de agua a zonas urbanas o industriales, enfocadas a apoyar la idea de "... obtenir une meilleure localisation des activités et des hommes qui produisent"¹⁰.

Estas primeras obras contribuyeron a sentar las bases de una política de ordenación regional, la cual coincidió en 1955 con un decreto complementario de la política de ordenación del territorio para promover la expansión económica. El decreto se anticipó al establecimiento del plan que comprendía un conjunto de programas de acción regional.

Un año más tarde, en 1956, se fundaron las primeras siete Sociétés d'Aménagement Régional¹¹. Estas sociedades actuaron primordialmente en el espacio rural. Preocupadas por la reactivación económica de las zonas en estado crítico, realizaron grandes obras técnicas, como la creación de infraestructuras de riego y la revalorización de tierras en desuso.

En 1958, M. Carbonnières, director de la Compagnie du Bas-Rhône, señaló que los métodos de ordenación regional aplicados en el mundo han sido la base para el desarrollo de las zonas desfavorecidas de un país: «Les dimensions d'un pays dont les conditions naturelles géographiques, sociales, économiques, sont différenciées ne permettent pas

7 | En 1944, fue creado el Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU), para sustituir a la Délégation Générale à l'Équipement National (DGEN). En 1953, el MRU se convirtió en el Ministère de la Reconstruction et du Logement. En 1958, cambió a Ministère de la Construction. En 1966 el Ministère de la Construction se fusionó con el Ministère de Travaux Publics et des Transports para convertirse en el Ministère de l'Équipement et du Logement.

8 | La Direction d'Aménagement du Territoire (DAT) se convirtió en 1963 en Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme (DAFU).

9 | «Buscar, en el marco geográfico del territorio francés, un mejor reparto de población», Desportes, Marc; Picon, Antoine. *De l'espace au territoire. L'aménagement en France XVI^e -XX^e siècle*. París: Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1997.

10 | «...Obtener una mejor localización de las actividades y los hombres productivos», Eugène Claudius-Petit, conferencia de prensa del 5 de abril de 1950.

11 | En 1956, surgió la Compagnie Nationale d'Aménagement de la Région du Bas Rhône et du Languedoc (CNARBRL), fundada y dirigida por Philippe Lamour.

d'envisager un plan unique d'aménagement [...] Les méthodes et les moyens peuvent se trouver opposés, selon les régions pour lesquelles les solutions adoptées doivent répondre à des nécessités naturelles entraînant l'élaboration des plans souvent différents»¹².

Además, M. Carbonnières subrayó que Francia disponía de un sistema de planificación física que actuaba partiendo de lo urbano para llegar a la planificación nacional. En este caso, los planes regionales son: "...l'expression des singularités locales et ordonnatrices dans la mesure où les programmes de chacun de ces plan sont commandés par des objectifs nationaux"¹³.

En 1958, Pierre Sudreau, ministro de la Construcción, dio una conferencia de prensa que la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui* publicó con el nombre: "Aménagement du territoire, urbanisme et mesures financières en faveur de la construction"¹⁴. En la conferencia el ministro anunció que el general Charles de Gaulle había impulsado, como una de las preocupaciones de primer orden de su Gobierno, una *política de construcción, urbanismo y*

ordenación del territorio. Los objetivos principales de esta política fueron:

- a) Construir viviendas adaptadas a las necesidades más apremiantes.
- b) Favorecer la prosperidad de nuevas estructuras urbanas.
- c) Promover una geografía preocupada por la población y por las actividades en el territorio francés.

Entre las acciones encaminadas al cumplimiento de dichos objetivos, el ministro Pierre Sudreau anunció la implementación de una política de inversión a largo plazo basada en la multiplicación de créditos y créditos complementarios. Esta política incluyó acciones de descentralización cultural, administrativa e industrial. En el ámbito territorial planteó el diseño de una política de ordenación del territorio que tuvo por objeto detener la concentración parisina y asegurar un desarrollo armonioso de las diferentes regiones del territorio francés. Para lograrlo, propuso transferir ciertas actividades a las provincias. Un estudio sobre la descentralización universitaria complementó dicha política, incluyendo acciones de descentralización cultural, administrativa e industrial.

La *política de construcción, urbanismo y ordenación del territorio*, que el Ministerio de la Construcción propuso, fue suscrita en el tercer Plan de Modernisation et d'Équipement (1958-1961). Allí se plantearon las acciones que el ministerio realizó en los años posteriores: modificación de los procedimientos de expropiación, nueva reglamentación e instrumentación urbana (planes directores de urbanismo, planes parciales), operaciones de renovación urbana y el establecimiento de las *Zones à Urbaniser en Priorité* (ZUP)¹⁵.

Con el fin de asegurar el desarrollo armonioso de las diferentes regiones de Francia, el Estado francés fusionó todos los programas de acción regional para formar en 1960 el Comité

Interministériel Permanent de l'Aménagement du Territoire (CIAT)¹⁶. Su creación fue la respuesta a la consideración de la ordenación del territorio como un problema de carácter público. Las gestiones más significativas del CIAT fueron:

- a) Comprometer a los ministerios para que incluyeran la dimensión espacial entre sus criterios de decisión.
- b) Revisar los Schémas Nationaux d'Infrastructures, en particular, los relacionados con la red de carreteras y el Train à Grande Vitesse (TGV).



Fig. 2. Zonas subdesarrolladas en Francia en los años cincuenta.

Fuente: Ibídem.

12 | «Las dimensiones de un país cuyas condiciones naturales, geográficas, sociales y económicas están diferenciadas no permiten considerar un plan único de ordenación [...] Los métodos y medios pueden ser opuestos; según la región, las soluciones adoptadas deben responder a las necesidades naturales provocando la elaboración de planes a menudo diferentes». Carbonnières, M. *Aménagements régionaux dans le monde et en France. L'Architecture d'Aujourd'hui*, n.º 80, octubre-noviembre, 1958

13 | «...la expresión de las singularidades locales y organizadoras en la medida en que los programas de cada plan son dirigidos por los objetivos nacionales», Carbonnières, M. *Aménagements régionaux dans le monde et en France. L'Architecture d'Aujourd'hui*, n.º 80, octubre-noviembre 1958.

14 | «Aménagement du territoire, urbanisme et mesures financières en faveur de la construction. *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n.º 81, diciembre-enero 1958-1959.

15 | Las *Zones à Urbaniser en Priorité* (ZUP) fueron establecidas en 1958 y sustituidas en 1967 por las *Zones d'Aménagement Concerté* (ZAC).

16 | La creación del Comité Interministériel Permanent de l'Aménagement du Territoire fue anunciada anticipadamente en 1958 por Pierre Sudreau en su conferencia de prensa.

3. Delegación para la ordenación del territorio y la acción regional

Pierre Massé fue comisario general del cuarto Plan de Modernisation et d'Équipement (1962–1965). El plan procuró asegurar las mejores condiciones posibles para el desarrollo económico y social de la nación, evitando dirigir la producción únicamente hacia los sectores prioritarios y básicos. En 1963, en este contexto político el Gobierno fundó una institución que le permitió orientar el crecimiento económico del país y asegurar la coherencia de sus intervenciones: la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR)¹⁷.

La DATAR operó como una administración de misiones de carácter interministerial. Presidida por un delegado¹⁸, actuó como una autoridad que intervenía al servicio directo del primer ministro de Francia. La DATAR no dirigió ni realizó los proyectos necesarios para llevar a cabo las misiones. Estaba compuesta de expertos encargados únicamente de ejecutar las decisiones. Mantuvo el compromiso de impulsar las operaciones conjuntamente con los actores públicos y privados involucrados.

¹⁷ | En 2005, la DATAR fue sustituida por la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIATC).

¹⁸ | El primer delegado fue Olivier Guichard, quien estuvo al servicio directo del primer ministro Georges Pompidou (1963–1967) durante el Gobierno del general Charles de Gaulle.

La DATAR tuvo como principal misión equipar Francia para transformarla en un país moderno. Elaboró sus estrategias basándose en dos principios fundamentales —regionalización y polos de crecimiento— y en dos acciones —redistribución de actividades y desarrollo de infraestructuras.

Conseguir el crecimiento económico distribuido en el territorio implicó la implantación de grandes infraestructuras (vías de comunicación, instalaciones portuarias) y un reparto más equilibrado de empleos y funciones en todas las zonas de la nación. La distribución del crecimiento económico contribuyó a contrarrestar el problema del polo parisino mediante el refuerzo de las redes urbanas y la revitalización de zonas rurales pobres.

3.1. POLÍTICAS DE LA DATAR

Durante el período de 1963 a 1972, las políticas de ordenación del territorio de la DATAR fueron respuestas a necesidades concretas orientadas a alcanzar la modernización de la nación. La política de creación de parques nacionales-regionales (1966) nació de una preocupación de preservar el patrimonio natural y cultural para contribuir al desarrollo económico, cultural y social del país. La *Misión Languedoc-Roussillon* (1963), *Misión Córcega* (1966) y la *Misión Aquitania* (1967), todas de carácter interministerial, formaron parte de una política de ordenación del territorio que tuvo como fin integrar el litoral francés al desarrollo turístico.

En este período, la DATAR puso en marcha tres políticas de intervención estratégica en el territorio que contribuyeron a disminuir el desequilibrio París-provincias:

→ Descentralización industrial.

→ Metrópolis de equilibrio (1963).

→ *Villes Nouvelles* en la Región Parisina (1965).

Metrópolis de equilibrio

El estatus de las metrópolis de equilibrio fue definido en 1964: "Ces villes n'exerçaient qu'une part infime du rôle qu'une grande agglomération doit assumer dans l'expansion économique. Que ce soit pour la direction des grandes entreprises, l'octroi des crédits bancaires, les commerces spécialisés, les grandes écoles, etc., elles devaient faire appel à Paris [...] La décision fut donc prise de faire de ces villes incomplètes des métropoles d'équilibre, capables de fournir aux entreprises et à la population de leur région les services qu'elles allaient jusqu'alors chercher dans la capitale"¹⁹. Para conseguir un equilibrio territorial se reforzó el sistema urbano nacional mediante una auténtica *red de ciudades*. La concepción de esta política se apoyó en la noción de *áreas de influencia*.

Ocho ciudades fueron seleccionadas para impulsar el desarrollo económico en diferentes puntos geográficos del país: Lyon (+ Saint-Etienne y Grenoble), Nancy (+ Metz), Lille (+ Roubaix-Tourcoing), Marsella, Toulouse, Nantes (+ Saint-Nazaire), Burdeos y Estrasburgo²⁰. El objetivo es que estas ciudades actuaran como polos de atracción y albergaran equipamientos e inversiones públicas para aumentar su autonomía con respecto a París (*figura 3*).

¹⁹ | Esas ciudades no desempeñaban más que una parte ínfima del rol que una gran aglomeración debe asumir en la expansión económica. Ya fuera para dirigir grandes empresas, otorgar créditos bancarios, los comercios especializados, las grandes escuelas, etc., estas ciudades debían recurrir a París [...] Se tomó así la decisión de hacer de esas ciudades incompletas metrópolis de equilibrio, capaces de proporcionar a las empresas y a la población de la región los servicios para los que tenían hasta entonces que pedir permiso a la capital. Monod, Jérôme; Castelbajac, Philippe de. *L'aménagement du territoire*. París: PUF.

²⁰ | Posteriormente se añadieron las ciudades de Rennes, Dijon, Niza y Clermont-Ferrand.

Villes nouvelles

En los años sesenta, el crecimiento urbano desmesurado de las grandes ciudades y la excesiva concentración industrial y urbana alrededor de París suscitó un debate entre arquitectos y urbanistas franceses. Sabían que la descentralización de la industria localizada en la periferia parisina garantizaba una descongestión urbana, sin embargo, los profesionales se preguntaron sobre qué ubicación y qué formas factibles debían regir los nuevos asentamientos de una población en constante crecimiento: “¿Vaut-il mieux porter tout l’effort sur le développement des villes anciennes ou sur la création de villes nouvelles bien situées? ¿Faut-il envisager plutôt l’extension de villes existantes que la création de villes nouvelles?”²¹.

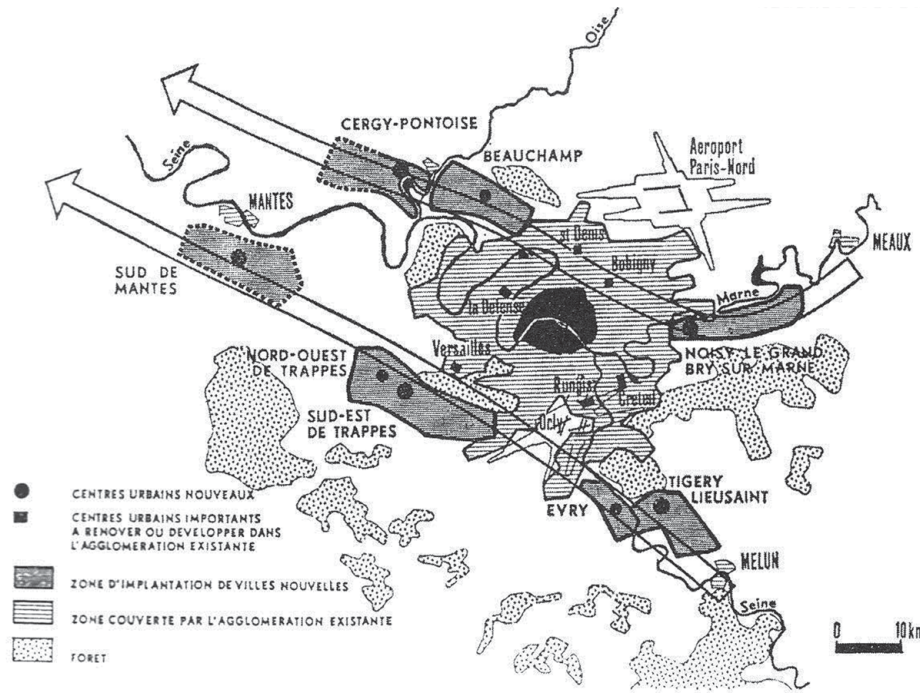
La experiencia negativa en los años cincuenta de los *grandes ensembles* situados en la periferia o cercanos las grandes ciudades tuvo como consecuencia que las propuestas de los años sesenta contemplaran alternativas para no actuar directamente en la ciudad existente, tal como expuso el arquitecto André Bloc: «La création de villes nouvelles, villes parallèles ou villes totalement indépendantes dans sites appropriés et dans des conditions économiques valables apparaît comme le meilleur moyen de résoudre les problèmes d’urbanisme contemporains»²².

21 | ¿Es mejor esforzarse en el desarrollo de las viejas ciudades o en la creación de ciudades nuevas bien situadas? ¿Es mejor considerar la extensión de las ciudades existentes o la creación de ciudades nuevas? , Bloc, André. Aménagement du territoire français. *L’Architecture d’Aujourd’hui*, n.º 118, diciembre-enero 1964-1965.

22 | La creación de ciudades nuevas, ciudades paralelas o ciudades totalmente independientes en los sitios apropiados y en las condiciones económicas válidas parecía el mejor medio para resolver los problemas del urbanismo contemporáneo», Bloc, André. Construire l’avenir. *L’Architecture d’Aujourd’hui*, n.º 118, diciembre-enero 1965.

Fig. 3. Políticas de Ordenación de los años 1960. Fuente: LACOUR, Claude; DELAMARRE, Alette; THOIN, Muriel. 40 ans d’aménagement du territoire. Paris : La documentation française, 2005.

Fig. 4. Schéma directeur d’aménagement de la région de Paris, 1965. Fuente: LUCAN, Jacques. Architecture en France (1940-2000). Paris: Éditions Le Moniteur, 2001.



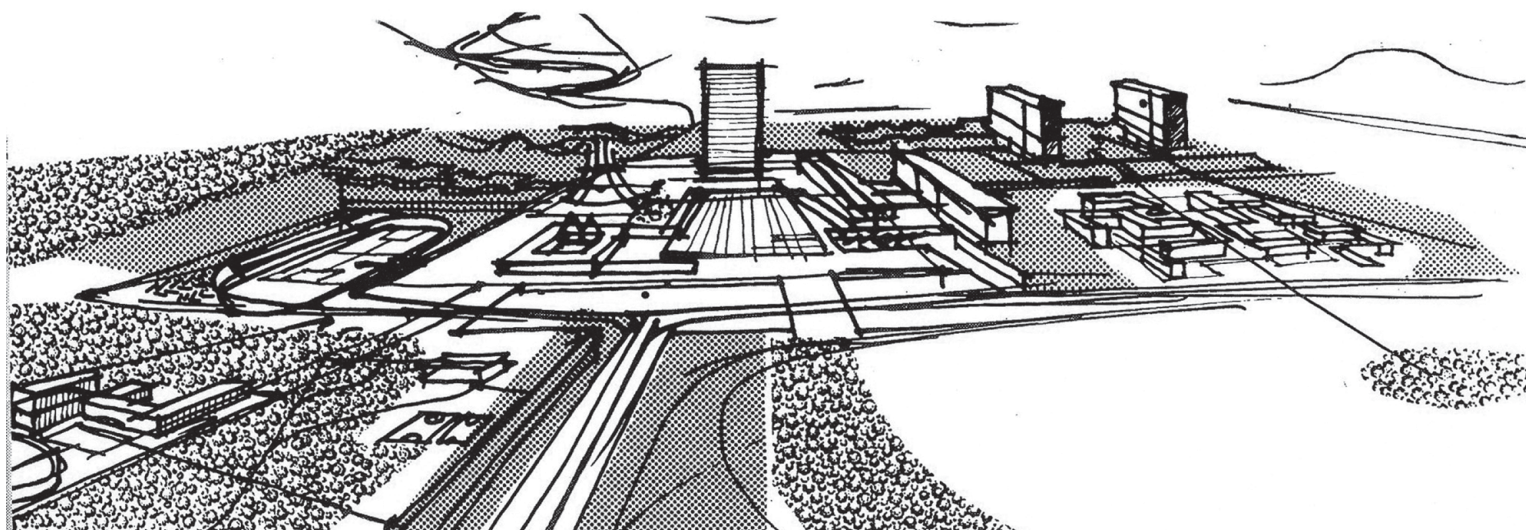
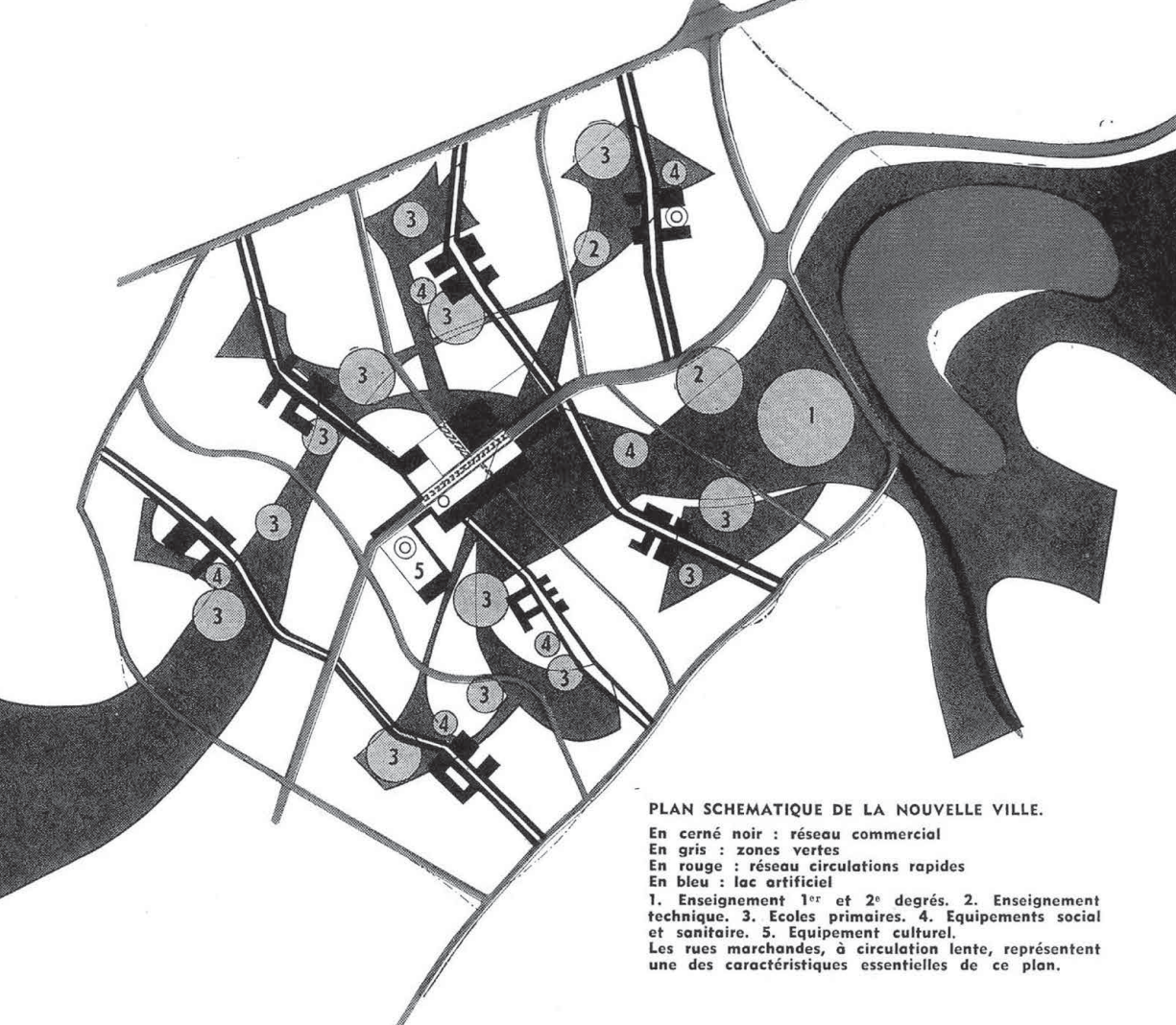




Fig. 8. Pont du Gard. Francia.
Fuente: Izol Emilia Marez.



Fig. 9. Ciudad fortificada de Carcasona. Francia.
Fuente: Juan Miguel Ramírez Escalante.

En 1960, en el Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale (PADOG)²³ se propuso el desarrollo ciudades nuevas –*villes nouvelles*– situadas en la región parisina. Como reacción a esta propuesta, el Comité de la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui* consideró conveniente presentar simultáneamente un proyecto para contribuir al problema de la aglomeración parisina.

Ese mismo año *L'Architecture d'Aujourd'hui* publicó en los números 88 (febrero-marzo), 90 (junio-julio) y 91-92 (septiembre-noviembre) la propuesta de la *ville parallèle*. El proyecto de la nueva ciudad paralela constituía un asentamiento urbano *ex nihilo* a corta distancia de París y conectado a través de diversos medios de transportes. La *ville parallèle* contemplaba el desarrollo de la provincia y la organización de las zonas urbanas. El Comité consideró su propuesta válida para ser adoptada, pues cumplía con las normas del Plan general d'Aménagement du Territoire (figuras 4, 5 y 6).

23 | El Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale (PADOG) reemplazó al único plan realizado en 1939: Plan d'Aménagement de la Région Parisienne (PARP).

También ese mismo año fue fundado el Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (IAURP)²⁴, responsable de elaborar un esquema director para la región parisina. En 1965, el prefecto de París, Paul Delouvrier²⁵ impulsó el Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris (SDAURP)²⁶, que materializó la política de *villes nouvelles* promovida por la DATAR. El objetivo principal de la propuesta de *villes nouvelles* era crear nuevos centros en los grandes ejes de desarrollo cercanos a París que contribuyeran a controlar su crecimiento (figura 7).

24 | En 1983 cambió de nombre: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF).

25 | Paul Delouvrier fue delegado general del Distrito de la Región de París en el período de 1961 a 1969.

26 | El Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris (SDAURP) cambió de nombre en los años sesenta por Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (SDAURIF) y en los años noventa por Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF).

El plan incorporó ocho asentamientos de fundación *ex nihilo* en la región parisina, acompañados de una red de trenes -Red Express Régional (RER)- y un sistema de autopistas periféricas que ayudarían a regular futuros crecimientos. De las ocho *villes nouvelles* de propuesta original solo cinco fueron construidas en la circunscripción de Île-de-France: Évry, Melun-Sénart, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée y Cergy-Pontoise.

La política de *villes nouvelles* había sido impuesta por primera vez por la DATAR en 1963 en la ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon. La creación de centros turísticos de fundación *ex nihilo* pretendió impulsar el desarrollo turístico de la región. Tras la intervención en la región parisina, la DATAR creó algunas *villes nouvelles* en provincias: Vaudreuil (Normandía) y Villeneuve-d'Ascq (cerca de Lille), L'Isle-d'Abeau (cerca de Lyon), Hérouville-Saint-Clair (cerca de Caen) y Ouest Provence (cerca de Marsella).

4. Origen y evolución de la ordenación turística del litoral del Languedoc-Roussillon

4.1. LA REGIÓN DE LANGUEDOC-ROUSSILLON

La región de Languedoc-Roussillon, la región de Provenza-Alpes-Costa Azul y Córcega son las tres regiones francesas que limitan con el mar Mediterráneo. La región de Languedoc-Roussillon es el resultado de la unión de las dos antiguas regiones: el Languedoc y el Roussillon. La conforman cinco departamentos (Aude, Gard, Hérault, Lozère, Pirineos Orientales) que poseen zonas geográficas de contrastes: litoral, llanura, colinas y montañas.

La zona más cercana a la costa es un territorio plano, desprovisto de árboles, casi desértico. La costa es azotada por los vientos del mistral y la tramontana, se caracteriza por estar compuesta de estanques salados interiores o marismas, pantanos, zonas húmedas dispersas y dunas.

Tierra adentro se localizan las montañas Cévennes y las colinas de Corbières. La historia milenaria de la región ha producido un patrimonio cultural en el que coexisten vestigios romanos, galorromanos (Vía Domitia, Pont Du Gard) (figura 8) y castillos y abadías del país cátaro. La región comparte con el oeste de Francia el Canal du Midi y un tramo del camino de peregrinación a Santiago de Compostela. Las ciudades con atractivo histórico son: Nîmes, Perpiñán, Montpellier, Béziers, Narbona y Carcasona (figura 9).

La región de Languedoc-Roussillon no posee importantes recursos energéticos ni recursos naturales para que los explote la industria

pesada. Por otro lado, la región destaca por una economía basada en el sector agrícola, la vinicultura, la artesanía y la industria de servicios. La vinicultura, conocida desde la conquista romana en el siglo I a. C., ha predominado en la economía en esta región.

En el siglo XX, la vinicultura de la región ha vivido una serie de períodos de prosperidad y crisis debido a una sequía estacional recurrente. A principios de los años cincuenta la crisis de la vinicultura y la decadencia de la industria convirtieron Languedoc-Roussillon en una región pobre y despoblada que requería una atención especial.

4.2. PRIMERAS INTERVENCIONES DEL GOBIERNO FRANCÉS

Durante las primeras décadas del siglo XX, las autoridades no hicieron grandes esfuerzos por remediar sus problemas económicos. De manera independiente, Jules Milhau, profesor de Economía de la Universidad de Montpellier, estudió las posibilidades económicas de la región, y Philippe Lamour propuso la explotación de los recursos naturales e históricos para mejorar las condiciones económicas.

En 1946, Philippe Lamour, preocupado por la situación de continua crisis económica ocasionada por el monocultivo de la viña, creó la primera comisión de ordenación territorial llamada Compagnie de Bas-du-Rhône. Entre los proyectos impulsados por esta entidad destaca el impulso económico de la

Camargue con el cultivo del arroz y un proyecto de sistemas de riego que motivaría la formación de la Société d'Étude des Canaux de Rive Droite du Rhône en 1952.

La primera intervención de ordenación regional importante del Gobierno francés se llevó a cabo en 1955, con la creación de la Compagnie Nationale d'Aménagement de la Région du Bas Rhône et du Languedoc (CNARBRL)²⁷. El organismo estuvo presidido por Philippe Lamour durante veinte años y fue considerado una de las más antiguas organizaciones de ordenación del territorio en el mundo desde los años treinta. La CNARBRL se formó como una Sociedad de Economía Mixta (SEM). Estaba constituida por las administraciones locales y las cámaras de agricultura y comercio. Contó con la participación de la Caisse des Dépôts et Consignations y la Société Centrale d'Équipement du Territoire.

La CNARBRL tuvo como principal objetivo promover la diversificación y reconversión de los viñedos para lograr el desarrollo económico de la región. La CNARBRL propuso el control y la gestión del agua, cosa que se consiguió con la realización de un canal de riego que recorría la región desde el Ródano hasta el Aude y abarcaba una extensa franja entre Arles y Narbona. La construcción de esta infraestructura tuvo repercusión en la reestructuración de los asentamientos rurales a lo largo del canal: *“L'irrigation va entraîner des modifications dans la structure actuelle des exploitations agricoles et des communes rurales”*²⁸ (figura 10)

²⁷ | La Compagnie Nationale d'Aménagement de la Région du Bas Rhône et du Languedoc (CNARBRL) sustituyó a la Compagnie de Bas-du-Rhône.

²⁸ | «El riego generó modificaciones en la estructura actual de la explotación agrícola y las comunidades rurales». Incidence de la mise en valeur régionale. *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n.º 80, octubre-noviembre 1958.

1.4.3. VALORIZACIÓN DEL POTENCIAL TURÍSTICO

«L'aménagement touristique de littoral n'est pas une suite d'opérations de mise en valeur foncière mais une action cohérente cherchant à donner à toute une région un caractère touristique».

«La ordenación turística del litoral no es un conjunto de operaciones de valorización territorial, sino un acción coherente que busca dar a toda una región un carácter turístico»²⁹.

Pierre Raynaud, secretario general de la Misión Interministerial para la Ordenación Turística del Litoral de Languedoc-Roussillon.

En 1959, Pierre Sudreau, ministro de la Construcción durante el Gobierno de Charles de Gaulle, le dijo en una reunión informal a Pierre Racine³⁰ que, como responsable en la ordenación del territorio, aún no tenía un política establecida, pero pretendía tomar medidas para favorecer la acción regional: «...J'ai donc l'intention de désigner trois Commissaires régionaux à l'aménagement du territoire. Ils n'auront aucun pouvoir de décision mais je leur donnerai pour tâche d'explorer la France, de consulter les administrations, les entreprises et les syndicats sur les opérations qui mériteraient d'être retenues»³¹.

²⁹ | Racine, Pierre. *Mission impossible. L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Éditions du Midi Libre, 1980.

³⁰ | Pierre Racine fue durante el Gobierno del general De Gaulle director del Gabinete del primer ministro Michel Debré.

³¹ | «...Tengo la intención de designar tres comisarios regionales para la ordenación del territorio. No tendrán ningún poder de decisión; les daré por tarea explorar Francia, consultar las administraciones, las empresas y los sindicatos buscando las operaciones que merezcan de ser aceptadas», Racine, Pierre. *Mission impossible. L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Éditions du Midi Libre, 1980.

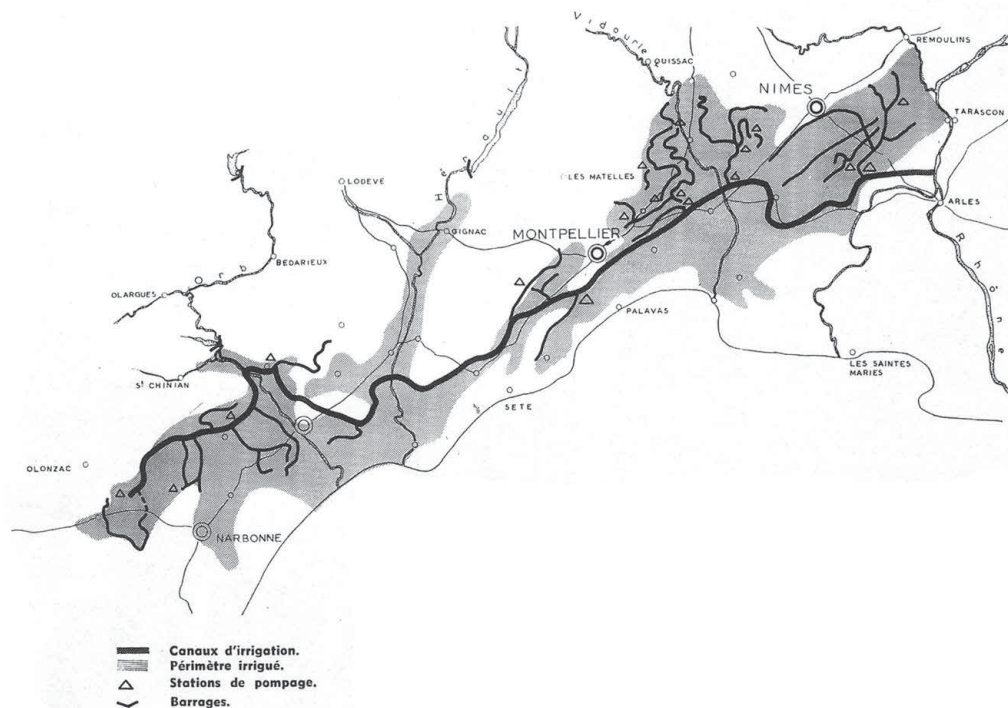


Fig. 10. Bas Rhône y Languedoc: ordenación de canales de irrigación orientados a impulsar la agricultura de la región. Fuente: MAURET, E. Incidence de la mise en valeur régionale sur le développement rural et urbain. *L'Architecture d'Aujourd'hui*. 1958, n° 20, octobre-novembre.

Ese mismo año el primer ministro Michel Debré designó oficialmente a tres comisarios regionales de ordenación. Tenían la misión de explorar el territorio francés para valorar el potencial natural susceptible de ser explotado para contribuir al equilibrio económico de Francia.

El comisario regional Abel Thomas fue el encargado de recorrer la zona del Macizo Central y el Mediterráneo incluyendo la región de Languedoc-Roussillon. Después de recorrer a pie, a caballo y en automóvil la región de Languedoc-Roussillon presentó un informe que confirmaba la vocación turística de la región, a lo que Pierre Racine comentó: «Il revient convaincu qu'il faut aménager touristiquement le littoral du Languedoc-Roussillon, dont la côte encore vierge offre

impossible. L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. Éditions du Midi Libre, 1980.

d'immenses possibilités»³². Pierre Sudreau aprobó la idea de aprovechar el potencial de la región de Languedoc-Roussillon para convertirla en una región rentable destinada a la explotación de sus atractivos naturales y el patrimonio histórico-cultural. Apostar por la mutación económica de la región ofrecería una alternativa turística para recuperar a los turistas franceses y extranjeros interesados en la costa española y al mismo tiempo se consolidaría un corredor turístico en el Mediterráneo que uniera las Costa Brava y la Costa Azul.

³² | «Regresó convencido que hace falta ordenar turísticamente el litoral de Languedoc-Roussillon, cuya costa aún virgen ofrece inmensas posibilidades», Racine, Pierre. *Mission impossible. L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Éditions du Midi Libre, 1980.

A principios de los años sesenta, los indicadores del poder económico del turismo a nivel internacional desvelaron lo importante que sería rentabilizar una actividad de tal relevancia. El Gobierno francés se percató de que impulsar el turismo era una forma adecuada de lograr su objetivo de modernización y progreso del país.

La nueva política de ordenación del territorio propuso el reparto de las actividades económicas en la totalidad del territorio francés. Ninguna zona geográfica debía ser descartada en este proceso de modernización. Todas las actividades económicas posibles fueron consideradas para asegurar el progreso del país: agricultura, industria y turismo.

El valioso patrimonio histórico, la riqueza natural redescubierta por Abel Thomas, la crisis de la viticultura y la decadencia de la industria —que a mediados del siglo XX convirtió a Languedoc-Roussillon en una región pobre y despoblada— contribuyeron en 1963, a la autorización oficial de la DATAR para llevar adelante la primera gran intervención en el territorio a nivel regional, lo que implicó la ordenación del litoral para promover el desarrollo del turismo masivo de sol y playa.

Ese mismo año, se puso en marcha la *Ordenación Turística del Litoral de Languedoc-Roussillon*. Esta operación contempló acciones a nivel nacional y regional:

→ A nivel nacional se respondió a las necesidades de infraestructura de desplazamiento y equipamiento de alojamiento que surgieron del crecimiento del número de personas que iban cada año de vacaciones a las costas francesas.

→ A nivel regional, el desarrollo del turismo generó empleos alternativos e inversiones económicas que impulsaron el desarrollo regional en una región tradicionalmente de vocación agrícola.

4.4. MISIÓN INTERMINISTERIAL PARA LA ORDENACIÓN TURÍSTICA DEL LITORAL DE LANGUEDOC-ROUSSILLON

Preámbulo a la creación de la Misión Interministerial

En 1961, se llevó a cabo una reunión interministerial para analizar las posibilidades de la ordenación y valoración turística de Languedoc³³. Presidida por el director de la Ordenación del Territorio M. Randet, asistieron los representantes de los principales ministerios relacionados con la ordenación del territorio —Agricultura, Finanzas, Salud Pública, Obras Públicas y Construcción—, Philippe Lamour, director de la CBABRL y representantes de la Secretaría General de la Marina Mercante. Se discutieron los problemas y posibilidades que se presentarían al poner en marcha acciones para activar el desarrollo turístico del litoral de Languedoc.

El grupo asistente era consciente de que la región del Languedoc no participaba en los grandes movimientos turísticos de la época. Solo habitantes locales y de la región de Toulouse frecuentaban sus playas. Los turistas franceses y extranjeros ignoraban la zona y la cruzaban sin detenerse hacia las costas españolas. Cada uno de los representantes de los ministerios e instituciones participantes aportó su conocimiento especializado para realizar un breve diagnóstico de la región:

³³ | Información obtenida de la transcripción del proceso verbal de la reunión interministerial el 5 de diciembre de 1961. Se desconoce el lugar de la reunión. No fue invitado ninguno de los gobernadores de los cuatro departamentos de la región. En los primeros documentos oficiales la región es denominada simplemente Languedoc. Fondo BALJE-C-64 dossier 373 IFA 108/4. Centre d'Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut Français d'Architecture.

→ Características favorables: su posición estratégica en el Mediterráneo, las playas de arena vírgenes, la originalidad del cinturón de estanques interiores y el patrimonio cultural e histórico.

→ Características negativas: los vientos de mistral y tramontana, un paisaje sin vegetación, plagas de mosquitos, un territorio pantanoso y húmedo, una insuficiente infraestructura de comunicación marítima y terrestre con el resto del territorio, y falta de provisión de agua y servicios.

Las decisiones tomadas en la reunión tuvieron en cuenta, como parte del desarrollo turístico, el conjunto de actividades y lugares geográficos que coexistían en la región. En un acta de conclusiones se indicaron los aspectos que condujeron las acciones de la ordenación turística:

→ El carácter nacional, debido a que su magnitud excede los marcos locales y regionales.

→ La seguridad de la responsabilidad directa y continua de los poderes públicos o de los organismos adecuados en la ordenación turística.

→ Para evitar la especulación se presenta la necesidad de asegurar el dominio del suelo por parte de los poderes públicos antes de realizar cualquier equipamiento.

Las acciones generales para proveer las condiciones favorables que permitirían poner en marcha la ordenación fueron: continuar con la erradicación de mosquitos (acción iniciada en 1958), adquirir créditos de la FNAT de las zonas que se debían urbanizar, y realizar los siguientes estudios:

a) Estudio para desarrollo de la piscicultura y la cría de moluscos, y la ordenación de los estanques por parte de la Marina Mercante y el Instituto de Pesca.

b) Estudio para la instauración de futuros puertos deportivos y la habilitación de los estanques para la práctica de deportes náuticos por parte de la Dirección de Puertos y la Comisaria General del Turismo.

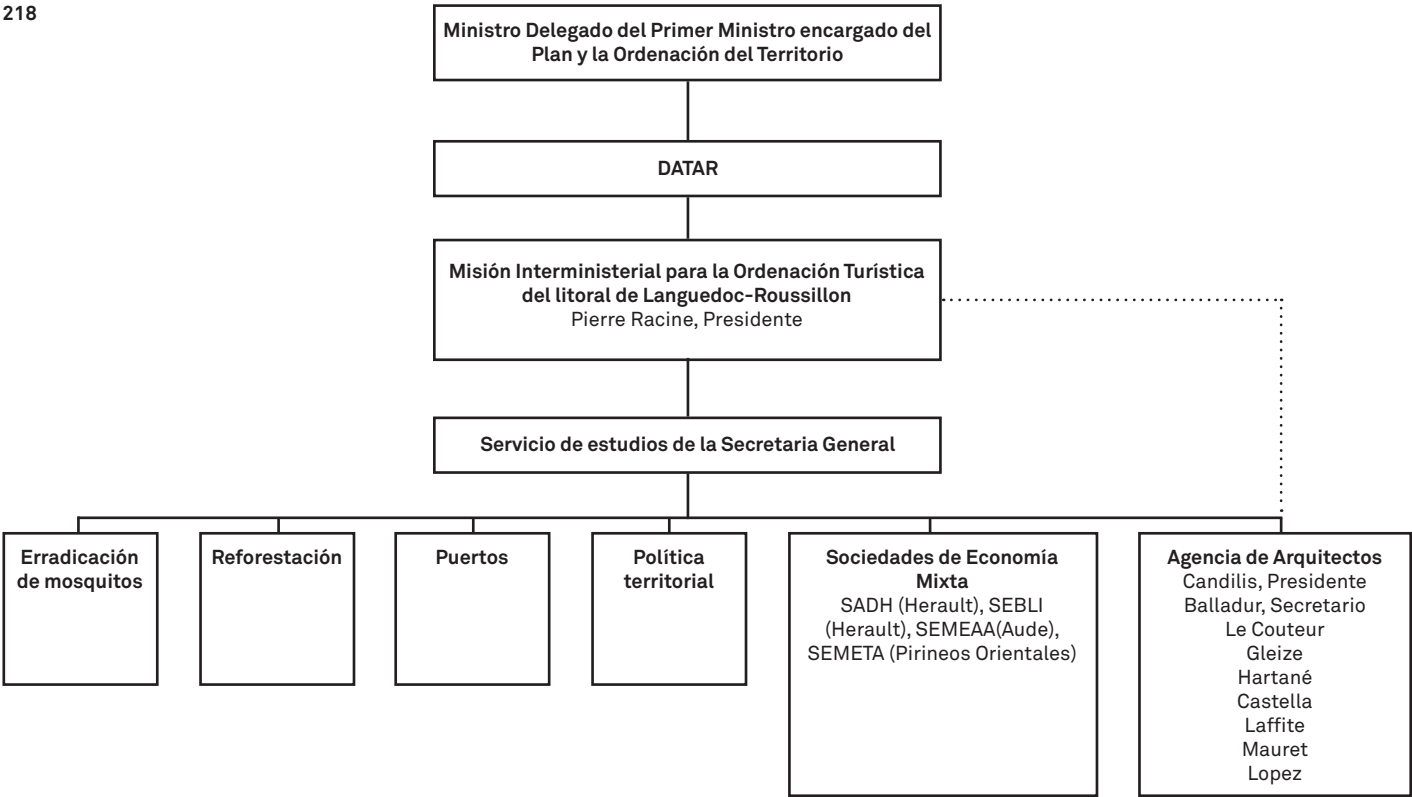


Fig. 11. Estructura organizativa de la Misión Interministerial para la Ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon. Fuente: *Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. Techniques et Architecture*. 1969, n° 2, série 31, novembre.

c) Estudio para la reforestación de la zona por parte del Ministerio de Agricultura y el Ministerio de la Construcción.

En la reunión quedó pendiente resolver quién tendría la responsabilidad de dirigir la ordenación turística. La magnitud de la operación exigía una dirección especial capaz de mantener la armonía entre las diferentes administraciones participantes durante un largo período de tiempo ininterrumpido. En un principio se consideró crear otra gran compañía como la de Bas-du-Rhône.

En 1962, Valéry Giscard, ministro de Economía y de Finanzas comentó que el Gobierno francés realizaría la ordenación turística solo si se le confiaba la responsabilidad a una nueva forma de administración. Edgar Pisani,

ministro de Agricultura³⁴ comentó al respecto: “L’administration classique, est, en France, parfaitement qualifiée en raison de son implantation, de ses traditions et de sa compétence pour gérer des services publics. Mais lorsque se présente une opération d’une certaine ampleur, mettant en cause toutes les administrations et exigeant les concours de l’état, des collectivités locales et, parfois, du secteur privé, il manque un chef de file, -une administration de mission- Le nom était inventé!”³⁵.

34 | Edgar Pisani ocupó el cargo de ministro de Agricultura con el equipo de Michel Debré de 1961 a 1962, y con Georges Pompidou de 1962 a 1966.

35 | La administración clásica está, en Francia, perfectamente capacitada para gestionar servicios públicos por su implantación, sus tradiciones y su competencia. Pero cuando se presenta

En 1963, la ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon se hizo pública y oficial como la primera operación de gran envergadura de la Délégation à l’Aménagement du Territoire et à l’Action Régionale (DATAR). Para dirigirla se estableció como única responsable a la *Misión Interministerial para la Ordenación Turística del Languedoc-Roussillon*.

una operación de una cierta amplitud, implicando a todas las administraciones y exigiendo la cooperación del Estado, colectividades locales y a veces, del sector privado, hace falta un jefe de grupo, una administración de misión, ¡el nombre estaba inventado! , Racine, Pierre. *Mission impossible. L’aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Editions du Midi Libre, 1980.

Los objetivos de la ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon fueron establecidos de antemano:

- Crear en Languedoc-Roussillon una gran región turística, poniendo en valor sus recursos aún sin explotar.
- Diversificar la economía de Languedoc-Roussillon con las múltiples actividades derivadas del turismo.
- Contribuir al equilibrio de la balanza de cuentas turísticas de Francia atrayendo inversiones extranjeras y ofreciendo a la clientela francesa y extranjera una alternativa de vacaciones afín a la de las regiones mediterráneas vecinas.

Funciones de la Misión Interministerial

Dependiente directamente del primer ministro la Misión Interministerial para la Ordenación Turística del Litoral de Languedoc-Roussillon estuvo conformada por Pierre Racine (presidente), Pierre Raynaud (secretario general)³⁶, los representantes de los ministerios fundadores (Interior, Economía y Finanzas, Tesoro, Equipamientos, Turismo y Agricultura), y M. Vagon, gobernador de la región. La Misión Interministerial trabajó en colaboración entre las Sociétés d'Economie Mixte, los equipos especializados, los servicios públicos, las empresas particulares, las administraciones locales y el equipo de concepción de arquitectura y urbanismo (Agencia de Arquitectos) (figura 11). El primer presidente Pierre Racine y su secretario general Pierre Raynaud estuvieron a cargo de la Misión Interministerial desde 1963 hasta 1972, año en que tomó cargo de la presidencia el arquitecto Jean-Paul Lacaze.

La Misión Interministerial gozó de la autoridad máxima en todas las decisiones. En los

campos del urbanismo y la construcción, la Agencia de Arquitectos compartió responsabilidades equivalentes con el equipo de la Misión Interministerial. Juntos tomaron decisiones para conformar la política turística y el Plan de Urbanismo de Interés Regional (1964). Las principales tareas de la Misión Interministerial fueron:

- a) Conocer las necesidades y objetivos de los grupos colaboradores.
- b) Ejercer como interlocutor entre colaboradores y el Gobierno.
- c) Obtener los medios para garantizar la materialización de los proyectos particulares.
- d) Coordinar y supervisar la ejecución del plan asegurando la armonía entre los diferentes actores.
- e) Vigilar el cumplimiento de los objetivos en un esfuerzo continuo y coherente.

Las responsabilidades de la Misión Interministerial fueron respaldadas en el aspecto financiero. El Gobierno decidió asignar créditos que provenían de los presupuestos generales. Los créditos fueron repartidos en el curso de varios años a través de los presupuestos particulares de los ministerios responsables.

En 1963, en la presentación oficial del Programa de Trabajo ante el primer ministro Georges Pompidou, el presidente de la Misión Interministerial, Pierre Racine expuso las decisiones tomadas en las diversas reuniones periódicas con los colaboradores de la misión y el equipo de trabajo.

Primer punto, el campo de acción para impulsar el turismo en un principio implicó la actuación en toda la región. En las reuniones se tomó la decisión de reducir la acción a una franja en la costa mediterránea de 180 km de longitud por 20 km de anchura. Esta franja abarcaba las costas de cuatro de los cinco departamentos de la región: Gard, Hérault, Aude y Pirineos Orientales³⁷. En 1976 fue

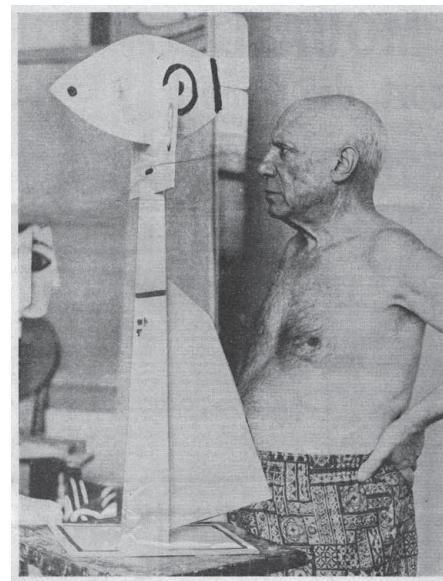


Fig. 12. Tête de femme. Proyecto de señal de la nueva estación Port Leucate-Barcarès, Pablo Picasso (1957).

Fuente: Le nouveau Barcarès. Une venise catalane. Les nouvelles littéraires. 10 avril 1969.

incluido el Departamento de Lozère a raíz de la ampliación del campo de acción al resto de territorio, lo que promovió los atractivos de las montañas del interior.

Segundo punto, se establecieron las acciones generales que la Misión Interministerial llevaría a cabo como responsable: un plan de conjunto, una política previa de control del suelo, la creación de *villes nouvelles* de vacaciones en el litoral, y realización de obras de infraestructura y urbanización previas a cualquier edificación.

resto del territorio, promoviendo los atractivos de las montañas del interior.

³⁶ | Su primer presidente Pierre Racine y su secretario general Pierre Raynaud estuvieron a cargo de la Misión Interministerial desde 1963 hasta 1972, año en que se hizo cargo de la Presidencia el arquitecto Jean-Paul Lacaze.

³⁷ | En 1976, fue incluido el departamento de Lozère cuando se amplió el campo de acción al

Tercer punto, conceder prioridad a la creación de estaciones turísticas *ex nihilo* o *villes nouvelles*: Port Leucate-Barcarès y la Grande-Motte. La elección de la Grande-Motte se justificó por la cercanía con Montpellier y la colindancia con la región de Provenza-Alpes-Costa Azul, lo que en un futuro podría servir como soporte para su desarrollo. La creación de la estación turística de Port Leucate-Barcarès favoreció a dos departamentos al mismo tiempo —Pirineos Orientales y Aude—, puesto que el lugar del emplazamiento —una albufera— abarca territorio de ambos departamentos.

Además de las cuestiones políticas expuestas en la presentación, Pierre Racine declaró que la estación turística de Port Leucate-Barcarès tendría muchas dificultades físicas que vencer, debido a que el lugar donde se iba a emplazar era un sitio desértico y azotado violentamente por los vientos. Interesado en que la ordenación turística fuera un éxito, Pierre Racine solicitó a Pablo Picasso su participación con el objetivo de dar a la estación turística de Port Leucate-Barcarès el sello característico de un ilustre personaje, a quien le escribió: “Nous créons au Barcarès, en Catalogne française, une grande station. Nous voudrions planter à ses portes un grand signal qui frapperait le visiteur. Personne plus que vous, dis-je, n’est plus capable de donner à ce signal placé à l’entrée d’une zone de vacances et dans ce pays catalan que vous aimez, une haute signification pour la jeunesse”.

Pablo Picasso aceptó la propuesta y envió el diseño de una señal para identificar la estación (figura 12). Se mandó hacer al artista Carl Nejnar una reproducción en miniatura a partir del diseño original de Picasso. La señal en tamaño original no se realizó, aunque durante algunos años formó parte de la publicidad turística de la estación. En algunos folletos publicitarios de la época se puede ver la señal localizada al norte de la estación en una zona recreativa.

Por último, Racine informó al primer ministro de que el conjunto de acciones planteadas

avanzarían sin grandes obstáculos y de que no había nada imposible de resolver. Lo único que pudo haber impedido llevar a cabo la operación fue que en 1963, el Centre Nationale d’Etudes Spatiales (CNES) planeaba implantar una base de lanzamiento de pequeños satélites en la región de Languedoc-Roussillon precisamente frente al mar. Afortunadamente, en 1964, Georges Pompidou trasladó el proyecto del CNES a Guyana.

Política turística de la Misión Interministerial

La política turística establecida por la Misión Interministerial orientó significativamente la política de ordenación turística de litoral de Languedoc-Roussillon; en la Francia de posguerra existía una insuficiencia de equipamiento para vacaciones de carácter social y colectivo. Con el lema *un turismo para todos* se afrontaron los cambios y el turismo provocó el primer auge desde la posguerra.

Se procuró satisfacer todas las nuevas formas de turismo surgidas en los últimos años: naturismo, turismo de negocios y turismo social. Para favorecer la cohesión social en las estaciones turísticas fue necesario mezclar todas las categorías sociales, hacer que convivieran convivir y que fueran complementarias.

El objetivo de una política social del turismo fue abrir a las masas no solo el acceso a las vacaciones sino a la libre decisión de sus vacaciones³⁸. No obstante, en los últimos treinta años ya se habían aportado algunas soluciones a tipo este turismo: albergues de juventud, campings, *caravanings*. La política para un turismo social se afrontó de dos formas:

→ En los centros turísticos se reservó para las instituciones sociales una cuarta parte de los terrenos edificables. Los terrenos fueron vendidos con pérdida económica: el precio de venta fue en promedio inferior de

dos a tres veces el costo del equipamiento del suelo.

→ En el resto del litoral se crearon numerosos campings en cooperación con las municipalidades. Esto contribuyó a impedir la aparición de nuevos campings en la naturaleza situados de manera anárquica frente al mar.

Con el tiempo, la introducción de nuevas atracciones a las estaciones turísticas como el golf o la talasoterapia generaron un giro en las prioridades originales de la política turística de la región para afrontar los cambios radicales en los usos y costumbres de los visitantes de la región (figura 13)

³⁸ | La introducción de nuevas atracciones turísticas como el golf o la talasoterapia generaron un giro en las prioridades turísticas de la región.



Fig. 13. Turismo masivo de sol y playa en La Grande-Motte.
Fuente: Izol Marez.

1.5. Transformación del litoral de Languedoc-Roussillon

1.5.1. EQUIPOS DE TRABAJO

Para habilitar los escenarios naturales que acogerían a los futuros turistas a lo largo del litoral, se efectuaron acciones que provocaron transformaciones físicas en el territorio y en el medio ambiente. Los responsables de la ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon formaron un conjunto de equipos especializados encargados de realizar trabajos específicos antes del comienzo de las obras de urbanización o edificación. Algunos equipos iniciaron sus trabajos previamente a la oficialización en 1963. Los equipos de trabajos especializados fueron:

- a) Equipo para una Política Territorial.
- b) Equipo para la Erradicación de Mosquitos.
- c) Equipo para la Concepción Urbana.
- d) Equipo para el Estudio de Puertos Deportivos.
- e) Equipo para la Reforestación.

Equipo para una Política Territorial

En 1962, antes de la creación de la Misión Interministerial, las autoridades involucradas en la ordenación del litoral tomaron la decisión de promover una política territorial con el principal objetivo de evitar cualquier especulación territorial antes y después de la operación: «C'est maintenant un principe bien connu qu'aucune opération d'urbanisme d'une certaine envergure d'urbanisme n'est possible si l'on n'a pas acquis très vite la maîtrise des sols»³⁹. La política territorial implicó la adquisición anticipada de terrenos para urbanizarlos antes de ser vendidos a los promotores inmobiliarios. Se esperaba vender los terrenos equipados a un precio similar al costo de los trabajos ejecutados.

Wilfrid Baumgartner, ministro de Finanzas, autorizó a Jacques Maziol, ministro de la Construcción, la compra masiva de terrenos destinados a los futuros asentamientos turísticos. Las negociaciones de compra se llevaron con gran discreción, evitando que se supiera su futuro uso. Se temía que dar a conocer el uso de los terrenos adquiridos podría desencadenar una especulación territorial en toda la región. Únicamente los ediles municipales fueron notificados del destino de la compra. Tan solo se dijo que se harían trabajos de dragado de zonas pantanosas, de reforestación o de creación de nuevas tierras agrícolas.

La compra anticipada de terrenos fue financiada por el Fond National des Aménagements Fonciers et Urbains. La acción perseguía a dos propósitos:

- Poner a la disposición del Estado o de las Sociedades de Economía Mixta quienes serían encargadas de la ordenación los terrenos de las futuras estaciones.

³⁹ | «Es ahora un principio bien conocido que ninguna operación de urbanismo de una cierta envergadura es posible si no se ha adquirido antes el suelo», Bariseel, A. La politique foncière préalable. *Techniques et Architecture*, 31^o série, n.º 2, noviembre 1969.

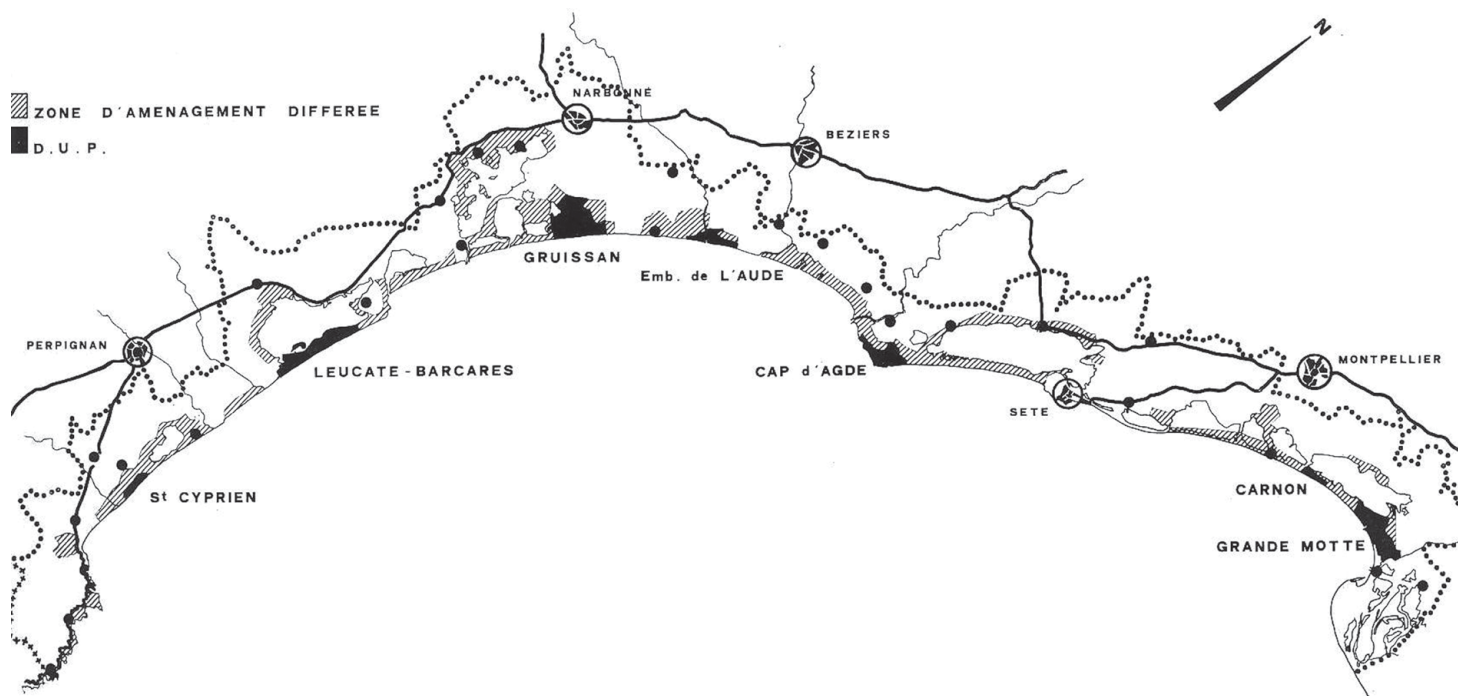


Fig. 14. Política territorial que determinó las ZAD y DUP en la costa de Languedoc-Roussillon.

Fuente: Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. Techniques et Architecture. 1969, n° 2, série 31, novembre.

→ Crear los precios de referencia a partir de los precios más bajos por los cuales fueron adquiridos los terrenos, es decir, el precio serviría como indicador de compra de los terrenos en todos los lugares donde el Estado tuviera necesidad de realizar los futuros equipamientos destinados al turismo.

El comisario regional de la ordenación, Abel Thomas, fue el responsable de la política territorial. Adquirió terrenos con ayuda de negociadores externos a la Administración e intermediarios. La participación de intermediarios permitió guardar en secreto las intenciones del Estado. Se informaba de cualquier adquisición de terrenos, para su conocimiento y conformidad a M. Bonnaud, urbanista en jefe del Estado Francés.

Para adquirir los terrenos requeridos para llevar a cabo la ordenación del litoral, la Misión

Interministerial utilizó diversos instrumentos legales como las *Zones d'Aménagement Différé* (ZAD)⁴⁰. Se estableció un programa de ZAD para proteger de los especuladores los terrenos susceptibles de ser utilizados para la ordenación turística. Para proteger el precio de referencia, el Estado estuvo facultado para obligar a los propietarios a declarar sus precios de venta en un documento llamado *Déclaration d'intention d'aliéner*⁴¹.

En las zonas que fueron decretadas como ZAD, el Estado tuvo derecho preferente en

⁴⁰ | En 1962, el Gobierno francés creó por decreto las *Zones d'Aménagement Différé* (ZAD), con un objetivo antiespeculativo, evitando que los terrenos necesarios de un proyecto de ordenación pública se encarecieran al anunciar el proyecto.

⁴¹ | Declaración de intención de enajenación.

toda transacción inmobiliaria. Si el precio no le convenía podía solicitar que este fuera fijado como en caso de expropiación. La mayoría de los propietarios que se vieron en la obligación de notificar una decisión de preferencia de compra optaron por renunciar a la venta.

Se convirtieron terrenos en ZAD un total de 25.000 ha de tres departamentos: Hérault (10.300 ha), Aude (10.200 ha) y Pirineos Orientales (4.250 ha) (figura 14). Los precios fijados correspondieron al valor real del suelo, que en la mayoría de los casos eran incultivables, pantanosos o inundables. Cuando el proyecto comenzó a conocerse, los precios corrieron el riesgo de aumentar. Fue necesario declarar algunas zonas de *utilidad pública* (DUP), condición que permite la expropiación.

Para proteger el litoral de la posible degradación también se adquirieron terrenos destinados a reservas ecológicas, después de que el ministro de la Construcción se lo planteara a la Misión Interministerial: «... Pourquoi la mission n'acheté pas de plus grandes superficies de terrain sur le littoral pour le protéger?»⁴². En 1963, el ministro de Finanzas le autorizó comprar los primeros terrenos destinados a formar parte de zonas de conservación del litoral.

En 1963, cuando se creó la Misión Interministerial, ya se habían comprado 1.200 ha en los territorios donde se construirían los nuevos centros turísticos. Entre 1964 y 1965, las superficies adquiridas destinadas a nuevos centros pasaron de 1.250 a 2.820 ha. En 1968, el total de las adquisiciones llegó a 3.450 ha. Gracias al derecho de preferencia, el precio promedio fue de 2,10 francos el metro cuadrado. Los terrenos equipados fueron ofrecidos a promotores y a constructores a un precio que representó en general una sobrecarga inferior al 15 % del costo total de la construcción.

Equipo para la Erradicación de Mosquitos

El litoral de Languedoc-Roussillon se caracterizó por estar bordeado por una cadena de estanques, pantanos, zonas húmedas y marismas. Esta peculiar geografía fue favorable para la proliferación de numerosas al menos cuarenta especies de mosquitos.

Además, en ciudades y pueblos no se habían aplicado reglamentaciones sanitarias adecuadas en materia de construcción, por lo que había sótanos inundados, fosas sépticas no selladas o redes sanitarias defectuosas que favorecían también a la reproducción de los mosquitos. La molestia de sus picaduras

era un verdadero freno a la estancia de turistas. Si la región quería ser un destino turístico debía erradicar de una manera permanente su proliferación.

En 1958, las administraciones locales gestionaron los apoyos federales para comenzar con la erradicación de mosquitos. En 1959, se concibió la Entente Interdépartementale pour la Démoustication (EID), un organismo público encargado de la erradicación de los mosquitos en los departamentos de Gard y Hérault, en Languedoc-Roussillon y en el departamento de Bouches-du-Rhône en la Provenza.

En 1963, cuando se creó la Misión Interministerial, se consideró que la erradicación de mosquitos era una acción fundamental para poder llevar a cabo la ordenación turística. La erradicación pasó a ser una de sus principales líneas de acción.

El equipo de la Misión Interministerial colaboró con la EID mediante apoyo técnico y financiero en las investigaciones y amplió la erradicación de mosquitos a los cuatro departamentos del litoral de Languedoc-Roussillon involucrados en la ordenación turística: Gard, Aude, Hérault y Pirineos Orientales.

El EID estaba compuesto por un Consejo de Administración formado por consejeros generales representantes de los cuatro departamentos, un director general asistido por un consejero científico y un secretario personal y tres directores: uno administrativo, uno operativo y otro de trabajos sanitarios. Una ley en 1964 facultó a la EID para entrar en las propiedades privadas y efectuar las operaciones de erradicación.

La erradicación de mosquitos en Languedoc-Roussillon tuvo dos campos de acción intervenidos con métodos diferentes: el rural y el urbano. Tanto en zonas rurales como urbanas, la lucha por la erradicación tuvo como objetivo solo reducir la reproducción de mosquitos e insectos en general a un nivel soportable para los turistas y habitantes. La lucha por erradicar los mosquitos en las ciudades y pueblos fue mayormente de carácter

preventivo. Sobre todo, se vigiló la aplicación correcta de los reglamentos sanitarios en las edificaciones existentes y futuras.

La lucha en el medio rural consistió en localizar y atacar los focos de concentración de larvas de mosquitos. Como primera acción se realizó un mapa fitoecológico de las zonas del litoral. Este documento permitió identificar las zonas potenciales y persistentes de reproducción de ciertas especies de mosquitos. Existieron tres formas de erradicación de insectos y mosquitos: química, física y biológico-genética.

a) Erradicación química

Consistió en exterminar los insectos con insecticidas. La utilización de sustancias tóxicas provocó el peligro de contaminar el agua y el suelo.

b) Erradicación biológico-genética

Consistió en atacar directamente a la especie afectando su reproducción. Hubo tres formas de hacerlo:

→ Utilización de animales o insectos predadores un pequeño pez predador como la gambusia en los estanques y canales pequeños.

→ Microbiológica: consistió en introducir en un organismo una sustancia que contuviera los gérmenes de una enfermedad para posteriormente transmitirla. El riesgo fue el de transmitir la enfermedad igualmente a humanos y otros animales.

→ Genética: consistió en la introducción masiva de machos infértiles o incompatibles genéticamente en la población de mosquitos para disminuir la reproducción.

c) Erradicación física

Consistió en eliminar los focos de concentración de larvas de mosquitos y otros insectos. Para ello, se realizaron trabajos de tipo sanitario: saneamiento de terrenos húmedos, relleno de pequeños pantanos y mantenimiento de canales y estanques. Los trabajos fueron realizados en pequeña escala con la ventaja de no afectar peligrosamente el medio ambiente y generar nuevas tierras de uso agrícola.

⁴² | «¿...Por qué la misión no compra grandes superficies de terrenos del litoral para protegerlos?», Racine, Pierre. *Mission impossible, L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Editions du Midi Libre, 1980.

au service d'un aménagement rationnel



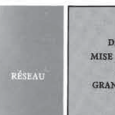
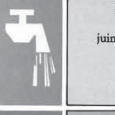
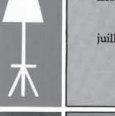
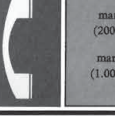
1 LES PORTS DE PLAISANCE				2 LES COMMUNICATIONS ROUTIÈRES		3 L'ÉQUIPEMENT DES DEUX ENSEMBLES TOURISTIQUES PRIORITAIRES			
	CAPACITÉ FINALE D'ACCUEIL EN BATEAUX DE PLAISANCE	MISE EN CHANTIER	ACHÈVEMENT DES JETÉES ET DES QUAIS		DATE PRÉVISIONNELLE DE MISE EN SERVICE		DATE DE MISE EN SERVICE A LA GRANDE-MOTTE	DATE DE MISE EN SERVICE A LEUCATE - BARCARÈS	
LEUCATE	1.500	printemps 1967	octobre 1968	AUTOROUTES Nîmes - Montpellier - Béziers - Narbonne	début 1968		Adductions d'eau juin 1967 septembre 1967		
BARCARÈS (Grau-Saint-Angé)	250	juin 1966	juin 1967						
LA GRANDE-MOTTE	1.000	juin 1966	juillet 1967	VOIE LITTORALE RAPIDE Agde-Montet Grau-du-Roi La Grande-Motte Carnon R. N. 9 Leucate - Barcarès R. N. 9	octobre 1968		Électricité juillet 1967 juin 1968		
CARNON	560	été 1967	1969		septembre 1969				
LE GRAU-DU-ROI	1.000	été 1967	1970	VOIES DE DESSERT Landol - La mer Agde-Montet - Armatges	septembre 1969		Téléphone mars 1967 (200 lignes) juin 1967 (200 lignes) mars 1970 (1.000 lignes) mars 1970 (1.000 lignes)		
SAINT-CYPRIEN	1.000	juin 1966	été 1968		1970				
PORT-VENDRES BANYULS	Agrandissements et améliorations techniques		Opérations réalisées						

Fig. 15. Al servicio de una ordenación racional. Publicidad del programa de obras de la ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon.

Equipo para la concepción urbana

El equipo de concepción urbana se creó en 1962 por designación del ministro de la Construcción. Estaba formado por un grupo denominado Agencia de Arquitectos, encabezado por Georges Candilis y un conjunto de arquitectos reconocidos como parte de la tercera generación de arquitectos modernos en Francia. Algunos de ellos fueron participantes directos en el grupo Team 10.

El Gobierno confió a la Agencia de Arquitectos la organización territorial de la región y la estructura urbana de las nuevas estaciones. Primeramente, el equipo participó en el *Atelier d'Urbanisme de Languedoc-Roussillon* (AULR) realizando estudios preliminares que sirvieron para elaborar el Plan Maestro de la Región.

Posteriormente, fueron nombrados arquitectos en jefe de los nuevos centros turísticos de dicho ordenamiento. Los arquitectos colaboradores

de la Agencia de Arquitectos y sus correspondientes centros fueron: **Georges Candilis** (Port Leucate-Barcarès), **Jean Balladur** (La Grande Motte y Port Camargue), **Jean Le Coteur** (Cap d'Adge), **H. Castella** (Valras), **Hartané y Gleize** (Gruissan), **André Gomis** (Balaruc) y **Eugène Beaudouin** (Saint Cyprien).

En 1963, el equipo de arquitectos ya había realizado estudios suficientes para hacer proposiciones concretas. Habían explorado la región, reconocieron los terrenos, observaron el paisaje y se mezclaron con los habitantes. En 1964, El *Atelier d'Urbanisme de Languedoc-Roussillon*, conjuntamente con la Misión Interministerial presentaron el **Plan de Urbanismo de Interés Regional** (PUIR).

Equipo para el estudio de puertos deportivos

En 1963, fue constituido el Equipo para el Estudio de Puertos Deportivos en el litoral de

Languedoc-Roussillon, integrado por el Service Maritime des Ponts et Chaussées y con la dirección de un ingeniero jefe. El estudio implicó la localización de los nuevos puertos deportivos y la propuesta de remodelación de los puertos existentes. Colaboraron en esta tarea oficinas de estudios y laboratorios de especialistas hidráulicos y de la ciencia oceánica.

Equipo para la reforestación

Un paisaje desprovisto de vegetación, un clima de fuertes vientos durante todo el año y un suelo pantanoso no generaban un paisaje atractivo a los turistas. El equipo se organizó con especialistas de la Direction des Forêts del Ministerio de Agricultura y la Office des Eaux et Forêts. Las acciones fueron la reforestación de grandes áreas del litoral y la implantación de áreas verdes en los terrenos de los futuros centros turísticos y protección de zonas de valor ecológico.

5.2. ETAPAS DE TRABAJO

Las obras de la ordenación turística del litoral de Languedoc-Roussillon causaron transformaciones en el paisaje, que en mayor o menor medida afectaron a los ecosistemas existentes. Las obras se ejecutaron en etapas que duraron casi veinte años de trabajos constantes con el fin de ver terminadas algunas de las nuevas ciudades turísticas (*figura 15*).

Primera etapa: grandes obras

La primera etapa del trabajo comenzó en 1958 con las acciones efectuadas antes de ser oficializada la operación: reforestación de los macizos litorales y erradicación de mosquitos. Después de la oficialización en 1963, se hicieron aptos los escenarios naturales seleccionados para recibir los futuros asentamientos.

Creación de infraestructuras

En esta primera etapa se trabajó para crear las infraestructuras de comunicaciones con el exterior de las zonas que estaban programadas para reactivarse con el turismo. Se construyó un sistema de autopista y carreteras, se efectuaron obras de infraestructura para el abastecimiento de servicios básicos, como agua y electricidad, y se construyeron las primeras instalaciones portuarias como dársenas, canales y diques (*figura 16*).

Eliminación de preexistencias físicas

La costa de Languedoc-Roussillon había permanecido sin urbanizar, solo existían algunas barracas dispersas a lo largo de la costa. Las barracas por lo general estaban construidas con materiales de poca calidad y emplazadas irregularmente, lo que daba una imagen desagradable del paisaje. Las barracas fueron destruidas y los usos del suelo fueron replanteados con el propósito de reestructurar el paisaje natural.

Cambios de usos y costumbres

El interés por la costa llevó a las clases populares a trasladarse durante las épocas de vacaciones hacia las costas de Languedoc-Roussillon. La carencia de equipamiento turístico generó los denominados *campings en la naturaleza* (*campings sauvages*) que desde décadas anteriores se establecieron a lo largo de la costa sin ninguna instalación sanitaria. Los campings en la naturaleza fueron sustituidos por campings ordenados y regulados por el plan general.

Segunda etapa: urbanización

Hacia el año 1965, se comenzaron los trabajos de urbanización en los terrenos donde se emplazarían los futuros centros turísticos. Se acondicionaron los terrenos para posteriormente venderlos a los promotores inmobiliarios, quienes solo tendrían que realizar las obras de edificación, de alojamiento y de equipamiento (*figura 17*). Las obras de urbanización consistieron en la instalación de las redes de servicios básicos, dragados de estanques, secado de zonas húmedas, relleno y nivelación de terrenos, construcción de la estructura viaria de la estación, definición de espacios públicos y áreas verdes y construcción o finalización de las instalaciones portuarias.

Tercera etapa: edificación

Se decidió iniciar los trabajos de edificación con la construcción de dos estaciones turísticas: la Grande-Motte al noroeste y Port-Leucate y Port-Barcarès al suroeste. Localizadas en ambos extremos del litoral, sus posiciones estratégicas beneficiaban a todos los departamentos de la región, suscitando un equilibrio en la estructura territorial y funcionando como polos de atracción.

La Grande-Motte fue la primera estación turística de fundación *ex nihilo* que comenzó a construirse en 1967 (*figura 18*), seguida por: Carnon (1967-1968), Saint Cyprien (1967), Port Leucate-Barcarès (1968-1969), Port Camargue (1968-1969) y Cap d'Adge (1970-1971).

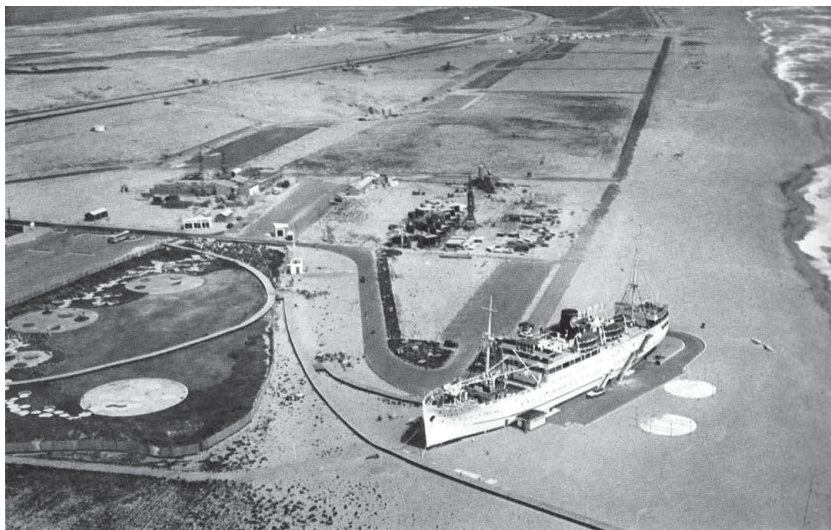


Fig. 16. Obras de infraestructura de Port Leucate-Barcarès.

Fuente: Fondo CANGE-G. Centre d Archives d'architecture du XXe siècle de l'Institut français d'architecture.



Fig. 17. Urbanización de Port Leucate-Barcarès.

Fuente: Ibídem.

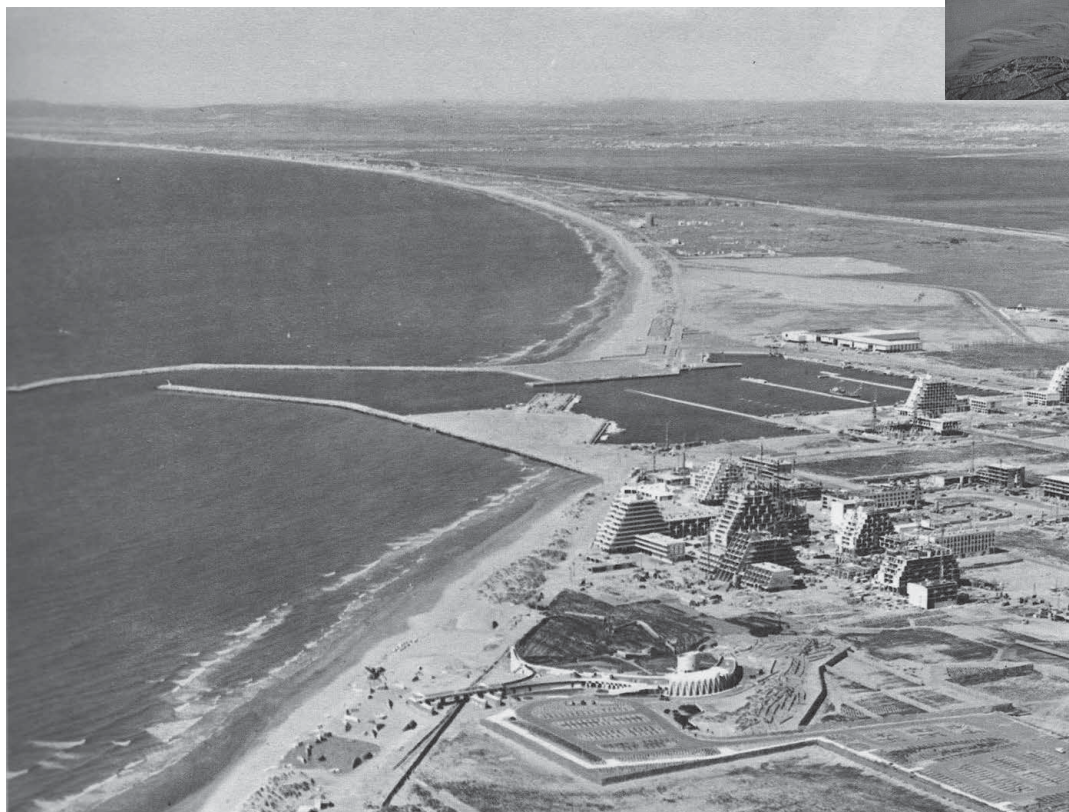


Fig. 18. Primeras edificaciones de La Grande-Motte

Fuente: Ibídem.

4.3.

La configuración del espacio turístico en Cancún, México

Guadalupe Aldape Pérez

RESUMEN

El espacio turístico de Cancún se encuentra asentado sobre una barrera postarrecifal entre el mar Caribe y el sistema lagunar Nichupté, separado de la placa continental, donde se encuentra la zona habitacional y de servicios. Este espacio, surgido hace apenas tres décadas y media, ha tenido una evolución y una densificación vertiginosas.

En este artículo se explicará su caracterización a través del análisis de tres elementos urbanísticos y su interacción con la playa. En primer lugar, el bulevar Kukulkán, avenida de acceso y engarce de la zona hotelera, que no tiene un alto valor paisajístico y prácticamente no cuenta con ninguna salida a la playa. En segundo lugar, el suelo privado y turístico de hoteles de “todo incluido”, que se han desarrollado como unidades autónomas cuya configuración física está pensada desde sus vistas al mar. En tercer y último lugar, la línea costera y pequeñas reservas de suelo calificadas de playa pública, que querían dar salida al turismo social y que, en el Plan Director original, preveía once aperturas para el público desde el bulevar hacia la playa. Últimamente, estas piezas prácticamente han desaparecido, al ser vendidas por la Administración para ampliar la oferta privada.

ABSTRACT

Cancun tourist space is situated over a post-reef area between the Caribbean Sea and the Nichupté lake system, separated from the continental plate where the housing and service area is located. This space, which has arisen just 3 decades ago, has had a vertiginous evolution and densification.

The aim of this article is to explain its characterization by means of analysing three urban elements and their interaction with the beach. First of all, Kukulkán Boulevard, which serves as access avenue and setting for the hotel area, and does not have any exit to the beach. In the second place, private and tourist land holding all-inclusive resorts that have developed as autonomous units whose physique configuration is thought from its views to the sea. Finally, the coast line and its land reservations considered as public beaches that wanted to find a solution to social tourism and, according to the original master plan, planned eleven public openings from the Boulevard to the beach. Lately, these pieces have practically disappeared, being sold by the Administration to expand the private supply.

1. Introducción

El interés en el estudio urbanístico de la ciudad turística de Cancún radica en varias razones, de las que destacan tres. Cancún es actualmente la principal fuente de ingresos del turismo planificado de México. La ciudad de Cancún es el primer caso de desarrollo turístico integral dirigido por el Gobierno Federal. Según estimaciones de FONATUR (2002) en el año 2002 Cancún hizo una contribución anual de más de 400 millones de dólares en impuestos federales y una aportación a las finanzas estatales de más de 4.000 millones de pesos anuales –más del 40 % de la recaudación total–. El éxito que ha alcanzado Cancún ha sido tal, que en tan solo treinta y cinco años de existencia, la ciudad ha pasado de ser una playa con un número incipiente de población a una ciudad turística y de distribución de bienes y servicios de más de 500.000 habitantes.

El estudio de la configuración espacial de la ciudad tiene gran importancia por ser una experiencia enormemente exitosa en la que se van a encontrar fórmulas para afrontar la ordenación del espacio turístico y del espacio libre turístico en su consideración como espacio público o como espacio libre de uso y disfrute privado. En otras palabras, se trata de estudiar el papel del espacio libre en la ordenación del espacio turístico a partir del análisis del papel desempeñado en Cancún por aquellos elementos urbanos que definen la zona turística de la ciudad.

De todos los elementos que se van a estudiar es especialmente relevante el bulevar Kukulkán por ser el que articula toda la zona y le da accesibilidad. Este bulevar, que corre paralelo a la zona hotelera por el lado de las lagunas de la barrera postarrecifal entre el mar Caribe y el sistema lagunar Nichupté, constituye la pieza clave de transporte y comunicación. Entre él y la playa se desarrolla el frente hotelero, con hoteles de la modalidad de “todo incluido”, que se constituyen como un frente configurado desde

la yuxtaposición de piezas independientes entre sí. Unas piezas que no buscan la integración visual ni física entre las partes sino tan solo una relación directa entre cada uno de ellos y el mar. La pieza de ordenación de la zona hotelera, y por ende de la ciudad de Cancún, es el hotel. Perdidos entre este puzle aparecen algunos vacíos, que en el proyecto inicial de la ciudad se definían como las playas públicas y que debían dar cobijo a la población residente que quisiera aproximarse y disfrutar el mar.

La investigación que se explica en este artículo se basa en la tesis doctoral con el mismo título de este artículo leída el 28 de julio de 2010 en la Universitat Politècnica de Catalunya. Este artículo presenta y valora el proyecto de formación de Cancún, así como analiza su corta pero intensa historia urbana. Valora la configuración del principal espacio abierto y atractivo fundamental en este tipo de turismo, que es la playa, asimismo estudia el bulevar, los hoteles y las llamadas playas públicas, para terminar con una consideración general sobre el valor de cada espacio, los errores cometidos y las expectativas que plantea su futuro desde la reordenación y recuperación del espacio vacío como uno de los elementos clave de la definición y cualidad del espacio turístico de sol y playa.

1.1. EL TURISMO DE SOL Y PLAYA EN MÉXICO

México se incorpora al mercado del turismo recreativo de sol y playa para los Estados Unidos después de la Segunda Guerra Mundial, durante el período presidencial de Miguel Alemán (1946-1952). El primer lugar que se desarrolla, con apoyo del Gobierno Federal para alojar el turismo masivo de sol y playa, es el puerto de Acapulco en el océano

Pacífico. La construcción del aeropuerto internacional y de la autopista desde la ciudad de México fueron las obras de infraestructura que situaron esta ciudad en el mapa turístico del mundo y el que la convirtieron en el primer destino turístico del país, con una mezcla de flujos de turistas nacionales, principalmente del centro del país, y extranjeros, especialmente norteamericanos (FONATUR 1988, 8).

Cabe señalar que Acapulco es el desarrollo turístico por medio del cual el Gobierno Federal se aproxima por primera vez a temas relacionados con la planificación urbana y el impacto regional. El éxito de Acapulco, si bien trajo desarrollo económico y social para los habitantes e inversores, ha traído también migración, sobrepoblación en el puerto y descontrol en las regiones circundantes que han desembocado en la ocupación irregular de terrenos sin servicios públicos y contaminación ambiental.

Ante estas consecuencias, a principios de la década de los años sesenta el Gobierno Federal encargó al Banco de México un diagnóstico del litoral mexicano y su problemática. Las principales conclusiones fueron que “no existía una política turística a largo plazo, no había un programa que estableciera objetivos concretos, no operaban instrumentos financieros de fomento turístico, ni había criterios generales de planeación y desarrollo”. Además la oferta turística se encontraba concentrada excesivamente en Acapulco y otros destinos nacionales de sol y playa, como Mazatlán, Puerto Vallarta, Zihuatanejo y Cozumel se habían desarrollado “de forma espontánea con una debilidad estructural manifiesta” (FONATUR 1988, 11).

En 1968 el Gobierno Federal afrontó la cuestión turística como un reto para el desarrollo económico, para lo cual cedió la política de turismo nacional al Banco de México. A partir de este momento, la política del Banco, fue claramente desarrollista al sumarse a los programas de fomento al desarrollo económico de América Latina del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Para dar

forma a los requerimientos que suponía esta política en términos financieros, se adaptaron los estatutos de una institución filial, la Banca Nacional Financiera (NAFIN) (BID 1965; Presbisch 1970; García 1983). Asimismo, para llevar a cabo las tareas de asistencia técnica e inversión de NAFIN, se creó una agencia paraestatal de desarrollo turístico, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), que se convertirá en el gran protagonista del desarrollo turístico de México en los años posteriores (FONATUR 1982).

1.2. FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO (FONATUR)

FONATUR es un fideicomiso de crédito constituido de acuerdo con la Ley de fomento al turismo el 28 de enero de 1974 (FONATUR 1982). FONATUR colabora con NAFIN para desarrollar, asesorar y financiar la actividad turística nacional. Se puede decir que FONATUR, como institución de desarrollo y fomento, tiene tres papeles fundamentales. En primer término, desempeña un papel como asesor que evalúa y orienta la inversión en proyectos turísticos. En segundo lugar, funge como banco aval para otorgar garantías sobre préstamos concedidos por otras instituciones de crédito y puede conceder créditos directamente o celebrar operaciones de descuento como banca intermediaria. En tercer lugar, actúa como desarrollador o como inversor directo en empresas con actividades turísticas.

FONATUR ha encauzado sus primeros pasos en el desarrollo de cinco centros turísticos, cada uno de los cuales ha recibido la denominación de Centro Integralmente Planeado (CIP). Cada CIP ha sido diseñado, construido y administrado por FONATUR. Los emplazamientos fueron escogidos en función de las dificultades económicas de la zona, el nivel de abandono que sufrían y la falta de alternativas (FONATUR 2006, 21).

Para decidir que una playa desierta podía convertirse en un destino turístico, FONATUR elaboró un protocolo de evaluación en el que se estudiaban la vocación turística del sitio y los atractivos culturales y naturales como recursos turísticos explotables, así como también fueron tomadas en consideración una serie de variables como son el estado legal de la tierra, la dotación de agua potable y el suministro de energía eléctrica, el clima, con especial atención al soleamiento, el nivel de mareas, la distribución y fuerza de los vientos, la frecuencia de las catástrofes naturales, los tipos de suelo, las vías de comunicación, los medios de transporte, los núcleos de población próximos, el nivel socioeconómico de la población y las alternativas de abastecimiento (FONATUR 2006, 12). La metodología de planificación que desarrolló FONATUR se ha calificado como integral en dos sentidos. En primer lugar, porque sus proyectos se han basado en estudios de factibilidad económica, física, medioambiental y social (FONATUR 1982), y en segundo, porque se han desarrollado dentro del marco de objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, de los planes estatales y de los municipales (FONATUR 2006, 19).

Los planes directores de cada CIP se han elaborado a la manera de los planes propios del planeamiento británico, por medio de planos de zonificación que estipulan usos de suelo, densidades de construcción, ocupación del suelo y alturas. Por lo anterior se puede afirmar que el proceso de planificación que ha desarrollado FONATUR es multidisciplinario y, según algunos estudiosos del fenómeno turístico de sol y playa (OMT 2001; Gunn 1994; Inskeep 1991; Pearce 1989), apegado a las buenas prácticas de planificación turística de la Organización Mundial del Turismo (OMT).

2. Cancún

El primer CIP que desarrolla FONATUR es Cancún, localizado en el extremo noreste de la península de Yucatán en el mar Caribe. Esta operación se vio favorecida por los cambios que acontecieron en el Caribe en 1959 con la Revolución Cubana y la consolidación del régimen castrista, que puso un veto a los centros recreativos en Cuba y abrió la posibilidad de un nicho de mercado turístico de sol y playa en lo que se refiere mayoritariamente a las preferencias del mercado turístico norteamericano y el turismo en general, en la costa del Caribe mexicano (FONATUR 1988, 20).

La superficie de suelo (polígono) donde se inicia la construcción de la ciudad turística de Cancún es de 12.700 ha, de las cuales el 55 % son tierra firme y el resto, terrenos inundables. El polígono ocupa dos formaciones geológicas muy distintas, ambas de naturaleza postarrecifal. La primera, de mayor dimensión y más antigua, es la placa continental denominada Carrillo Puerto; la segunda, es una barrera de depósitos postarrecifales más reciente, conocida como isla Cancún, ubicada a una distancia aproximada de 6 km de la placa continental. La isla Cancún tiene una longitud de 18 km, es paralela a la costa y tiene una anchura variable de hasta 500 m.

Entre las dos formaciones geológicas se encuentra el sistema lagunar Nichupté, que tiene su origen en la descarga del acuífero subterráneo de la porción noreste de la península Quintana Roo. El sistema Nichupté desemboca en el mar Caribe por la Boca Nichupté al norte y la Boca Nizuc, al sur. El marco legislativo que ha regido el desarrollo urbano en Cancún desde sus inicios, comprende los tres planes de desarrollo siguientes:

→ Plan Director de Cancún, un Desarrollo Turístico en la Costa Turquesa, FONATUR 1982.

→ Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún, publicado en el periódico oficial de Quintana Roo el 12 de enero de 1993.

→ Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Cancún. Actualización 2005, publicado en la gaceta oficial del municipio de Benito Juárez, estado de Quintana Roo el 31 de marzo de 2005.

2.1. EL PLAN DIRECTOR DE 1982

El Plan Director de Cancún, un Desarrollo Turístico en la Costa Turquesa, publicado por FONATUR en 1982 es el primer documento que se ha encontrado hasta el momento y plasma la esencia del proyecto urbanístico de Cancún de los años setenta. No se ha encontrado documentación anterior de la planificación y trazo de la ciudad, por lo que se ha de suponer que el Plan Director de 1982 recopila información muy aproximada, recoge las líneas maestras de aquel, las desarrolla y completa más de una década después del inicio del trazo de la ciudad. El Plan Director de 1982 se atribuye al despacho de los arquitectos Enrique y Agustín Landa Verdugo, donde trabajaba el arquitecto Javier Solórzano como jefe de Proyectos (Martí 1985, 27).

La ciudad de Cancún se ordena en tres zonas muy diferenciadas: una turística, sobre la barrera postarrecifal que se conoce como la isla Cancún; una segunda residencial y de servicios, sobre la placa continental; y el aeropuerto, al sur de la zona habitacional (Martí 1985, 27). El proyecto apuesta por una separación absoluta entre la oferta turística y la ciudad de servicios y residencial: “la construcción de una zona exclusivamente turística sin áreas residenciales permanentes... mediante la apertura sucesiva de secciones bien delimitadas, con la mira a aprovechar al máximo la inversión en infraestructura y evitar el caos en prestación de servicios” (FONATUR 1988, 27-30).

La barrera coralina se ofrece como un “corredor turístico” donde se albergan las instalaciones hoteleras, residenciales, algunos centros comerciales, el campo de golf, las marinas y el centro de convenciones. La zona habitacional y de servicios para los residentes permanentes se ubica en la parte continental más cercana al Puerto Juárez, en la intersección de las dos principales carreteras a las ciudades capitales de Mérida y Chetumal. El aeropuerto se ubica en el entronque de la carretera a Chetumal y la futura desembocadura sur a la zona turística sobre la isla Cancún (FONATUR 1988, 30).

El esquema conceptual que acompaña a la ordenación (*figura 1*), dibujado a la manera de los planes estructurales británicos de la época, detalla y clarifica la ordenación. El sistema hotelero se desarrolla sobre la barrera de coral desde el puerto y la marina de Cancún a la punta Cancún y de esta al otro quiebro en la laguna La Caleta, formando en conjunto una gran L. El primer tramo empieza con un “área de transición entre la zona urbana y la zona turística (conservación ecológica total)”. Entre este punto y el nodo principal de la operación turística, situado en la punta Cancún, se desarrolla un frente hotelero de “densidad baja” que se apoya en dos subcentros de los que no se dice cuál es su contenido. El frente hotelero y los dos subcentros tienen su fachada orientada al interior y su cara al mar está ocupada por una línea edificada, que se podría interpretar como una vía perimetral con vistas al mar. En todo el tramo solo se prevé un “acceso natural a la laguna” al lado del subcentro más cercano a la placa continental.

El “nodo importante como símbolo de referencia” se sitúa en la punta Cancún, en el punto de giro de la L. Este nodo se esquematiza con un diagrama de tres círculos concéntricos unidos entre sí por diversos radios, que sugiere una cierta ordenación en torno a una gran plaza o equipamiento general. Por la parte que da al mar, el nodo está rodeado con una línea que termina en dos flechas, tal como se han dibujado los dos subcentros del tramo anterior. Este diagrama podría sugerir un recorrido que se contradice con la nota

que lo acompaña: “zona hotelera (alta densidad)”. En la parte interna, en la laguna, se grafía un asterisco que se califica de “zona de golf”. En el arranque del tramo anterior y del tramo largo, se sitúan dos subnodos. El primero ya se ha descrito anteriormente, el segundo aparece como el punto de arranque del siguiente tramo hotelero.

Este tramo, que va del nodo principal de punta Cancún a la siguiente rótula situada en la laguna La Caleta, está dividido en dos, que a su vez están ocupados por dos zonas hoteleras: el primero de “densidad media” y el segundo de “alta densidad”. En el centro se sitúa otro subcentro como los que hemos visto anteriormente, que se define como “ventana hacia el mar (relación entre el mar y la laguna). Área recreativa”. En la laguna interior, a la espalda del segundo tramo, se sitúa otro nodo de un tamaño intermedio: dos circunferencias concéntricas que no tienen centro y un asterisco que se definen como otra “zona recreativa”. En el extremo más al sur, en la punta Nizuc se emplaza el otro gran nodo de “zona de villas”: una circunferencia con un punto central, rodeado como el de punta Cancún por una flecha. Finalmente, el circuito se cierra con otro paso de conexión entre la laguna y el mar por un “acceso natural”. En el interior de la laguna se dibuja, en la placa continental, un “área (villas y condominios)” y el conjunto de zonas ocupadas por el agua se definen como “reserva potencial para actividades náuticas”.

La ordenación de la zona continental es mucho más esquemática. La “zona urbana” se dibuja como un conjunto de círculos concéntricos que se expanden hacia fuera. El puerto de Cancún se dibuja como una estrella y la “zona industrial. Industria ligera” se sitúa más al interior, siguiendo un eje que ordena el conjunto. Como en la zona hotelera, en el límite sur de la zona aparece otro círculo verde que debe separar esta zona de las actividades que se pueden dar en la zona agrícola exterior.

En resumen, el esquema conceptual del Plan Director de 1982 avanza algunas cuestiones que serán decisivas en la configuración

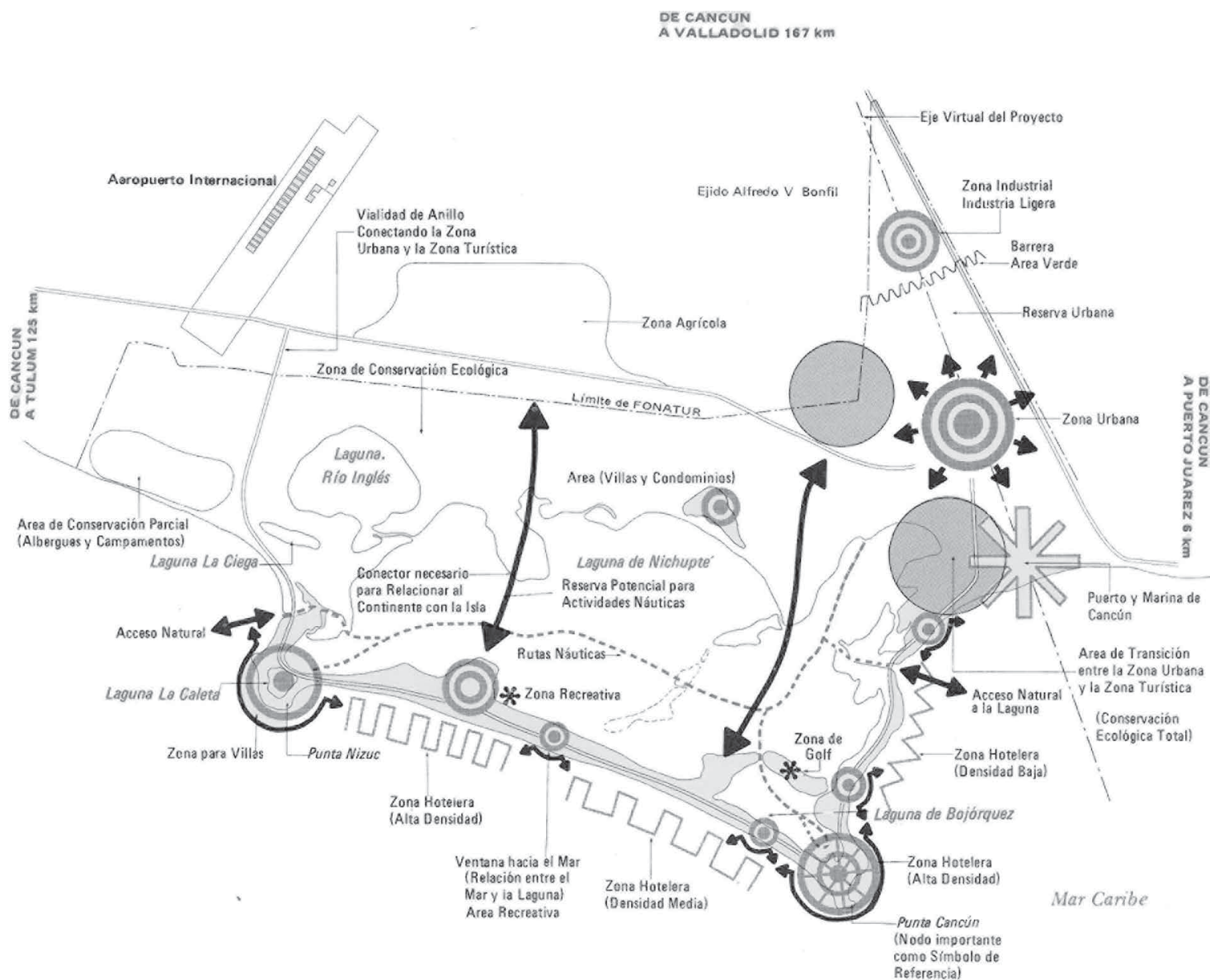


Fig. 1. Esquema conceptual del planeamiento de la ciudad de Cancún.

Fuente: FONATUR (1982, 66).

espacial posterior. En primer lugar, la segregación por usos que a su vez se refleja en la organización espacial de la zona turística. Si se hace una lectura general del esquema, dejando a un lado algunas notas que son un tanto contradictorias, el sistema hotelero aparece como una secuencia lineal articulada a través de rótulas que devienen los nodos principales del proyecto (puerto de Cancún, punta Cancún y punta Nizuc).

Cada tramo se desarrolla como un corredor en el que se yuxtaponen tres bandas longitudinales entre el mar y la laguna: la playa, la banda hotelera y el bulevar. La banda hotelera se desarrolla casi continuamente desde el bulevar hasta el mar, privatizando la playa y cerrando el acceso libre al mar. Los únicos accesos públicos, según aquel esquema, se producen a través de los nodos que jalonan el recorrido y presentan estructuras envolventes circulatorias que los perimetran. El frente hotelero, que se grafía como una barrera, es un territorio de privilegio que se ofrece de forma exclusiva a esta actividad, aunque sea a costa de “privatizar” el espacio costero consuetudinariamente público.

Por su parte, el esquema de la “zona urbana” es mucho más genérico, aunque tal como se aprecia en el plano de zonificación del Plan Director (*figura 2*), en él se dan situaciones mucho más complejas que en la zona hotelera. De alguna manera, el Plan Director nos muestra dos realidades muy diversas: en la zona turística, la ordenación es un tanto esquemática y busca la optimización de los recursos naturales disponibles; en la zona urbana, la distribución parcelaria presenta una complejidad que solo se entiende por superposición, remodelación o reparcelación, de los primeros repartos de tierra y las primeras propuestas urbanísticas.

En la ciudad habitacional quedan restos de algunas muestras de ciertos proyectos urbanísticos —supermanzanas, ordenaciones en cul-de-sac—, pero también transformaciones de las parcelas agrarias del ejido, en ciudad autoconstruida, en oferta para ciertas actividades de servicio, de ciudad

espontánea, de ocupación informal, etc. La ciudad aparece en estos primeros esquemas como una ciudad doble, ordenada en lo que se refiere al espacio turístico y espontánea, o mejor dicho planeada, pero superada por la realidad en lo que se refiere a la ciudad habitacional y de servicio.

2.2. EL CRECIMIENTO URBANO

Las previsiones de crecimiento según el planeamiento urbano de Cancún fueron ampliamente superadas por la realidad. En muy pocos años se puso en pie la estructura urbana prevista y se llevó a cabo la ocupación física de la nueva ciudad. Un análisis de las fotografías aéreas de los años 1969, 1970, 1974 y 1991 (*figura 2*) nos muestra con qué rapidez se ejecutó la obra prevista.

En 1969 solo existía la comunicación terrestre por el sur con Chetumal y por el suroeste, con Mérida. En la fotografía de 1970 se aprecia el inicio de los trabajos de apertura del bulevar Kukulkán por el extremo norte. En la de 1974 se distingue el inicio de la zona urbana en el cruce de las dos vías terrestres de comunicación, la ubicación del aeropuerto, al sur de la zona habitacional, sobre la carretera a Chetumal, y el cruce del trazado sur del bulevar Kukulkán sobre el manglar. En la fotografía de 1991 se aprecia que el bulevar Kukulkán se ha concluido. La zona habitacional se ha extendido a lo largo de la carretera a Mérida y aparece un corredor comercial y de servicios sobre la vía de comunicación a Chetumal entre la zona habitacional y el aeropuerto.

La primera inversión realizada en la ciudad se destinó a la construcción de un sistema de agua potable y alcantarillado para una población de 40.000 habitantes, la construcción de las redes eléctricas para 5.000 conexiones domiciliarias y la instalación de 1.000 líneas telefónicas (BID 1971, 19; FONATUR 1982, 19). El Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún de 1993, redactado a los

veinte años de haber iniciado la construcción de este nuevo enclave partía de una población de 188.000 habitantes asentados sobre una superficie de 2.008 ha (SECTUR1997, 5-29). La inmigración de aquellos años y de los posteriores ha sido hasta tal extremo imparable que, según el censo de 2005, el municipio de Benito Juárez, del cual Cancún es cabecera municipal, cuenta ya con 572.973 habitantes (INEGI 2005).

De acuerdo con estos datos, aunque el crecimiento demográfico de Cancún ha sido intenso, la zona turística se limita a la isla Cancún, más densa de lo que fue proyectada originalmente; mientras que la zona urbana ha superado ampliamente el polígono original previsto y su construcción no se ha podido tutelar como el de la zona hotelera por las distintas autoridades que intervienen en aquel territorio. El crecimiento urbano ha superado las previsiones más optimistas y la actividad turística se ha extendido a lo largo del litoral, más allá de la isla Cancún. Actualmente la zona habitacional tiende a extenderse sobre la placa continental donde no se han encontrado límites políticos ni geofísicos. Al mismo tiempo la zona de conservación del sistema lagunar Nichupté está sufriendo una fuerte presión tanto de los usos habitacionales y de servicios por la parte continental, como de los usos turísticos en el frente lagunar de la zona hotelera.

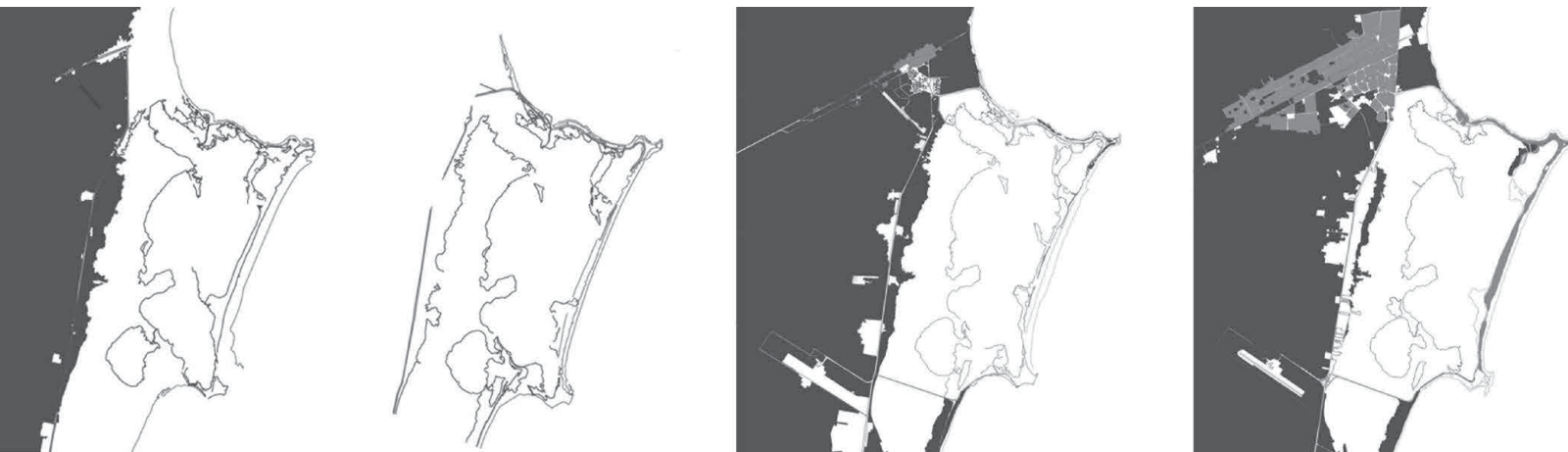


Fig. 2. Desarrollo urbano de la ciudad de Cancún según las fotografías aéreas de 1969, 1970, 1974 y 1991.

Fuente: Elaboración propia a partir de fotografías históricas de FONATUR.

3. El espacio turístico – la zona hotelera –

La zona turística está localizada sobre la barrera postarrecifal y se desarrolla como un proyecto lineal a lo largo de un recorrido de aproximadamente 25 kilómetros. Esta construcción urbana es como un camino entre dos aguas: el mar Caribe a Levante y un sistema lagunar a Poniente. Por esta cara transcurre el bulevar Kukulcán y por la opuesta la playa; en medio, el desarrollo hotelero. En posiciones más o menos planeadas se encuentran los usos hoteleros, comerciales, el centro de convenciones, los

espacios para el ocio nocturno, dos campos de golf, una iglesia católica, una zona arqueológica, los servicios generales y unas parcelas llamadas “playas públicas”. La configuración del espacio turístico en esta zona se construye en relación con las condiciones propias de cada una de las piezas y de las relaciones transversales que se producen entre ellas. El espacio turístico, el escenario urbano para el disfrute del ocio y el goce del paisaje es el resultado de esta construcción urbana y de su respuesta a las condiciones del lugar (*figura 3*).

En los apartados siguientes se analiza cada una de estas bandas y las relaciones que se establecen entre ellas para conocer sus formas y poder estimar sus efectos sobre el turismo. La arquitectura deviene en este proceso el soporte espacial e infraestructural para poder explotar los recursos turísticos de un lugar y dar cobijo y seguridad al visitante. Para ello se estudian las tres

piezas que constituyen el haz urbano del sistema hotelero de Cancún: la playa, el bulevar Kukulcán, la banda hotelera y las playas públicas.

3.1. EL MAYOR ATRACTIVO TURÍSTICO: LA PLAYA

La playa, atractivo fundamental en Cancún, era un conjunto de dunas móviles que relacionaban el frente marino con el sistema lagunar interior. El equilibrio entre estas diferentes formaciones era dinámico. La isla Cancún era la pieza entre dos medios acuíferos: el mar y el sistema lagunar.

La isla Cancún es una barrera que recibe el material acarreado por las corrientes subterráneas que desembocan en las lagunas. Originalmente era una pieza en equilibrio



Fig. 3. Uso del suelo. Plan Director. Fuente FONATUR (1982.62).

inestable en proceso de consolidación entre dos medios (el mar y el sistema lagunar), una barrera natural que variaba más o menos en los períodos tranquilos o se recuperaba en busca de una nueva situación de equilibrio cuando había pasado un huracán. La configuración de la playa visible variaba según la temporada, el régimen de los temporales y el oleaje, alimentándose mutuamente entre la playa y las dunas, perdiendo arena hacia las profundidades marinas o recogiendo nuevos aportes procedentes de la erosión de la placa continental sumergida o emergida, etc.

La ocupación urbana de la barrera arrecifal y la edificación de la zona hotelera ha modificado totalmente aquel escenario. La barrera arenosa del frente ha desaparecido bajo las edificaciones, y con ello el depósito arenoso que alimentaba o recogía la arena sobrante, la barrera que absorbía la energía del oleaje y que ayudaba a que la playa tuviera poca pendiente y fuese más larga y tendida. Y no solo

esto, ha desaparecido también el sistema de dunas móviles que, en un proceso en el que se combinaban la dirección y fuerza del oleaje y los vientos dominantes, cerraba un círculo de arena que retroalimentaba todo el sistema.

La ocupación de la playa y la pérdida de cobertura vegetal han implicado el aumento en la vulnerabilidad de desastres, el riesgo de inundaciones y la erosión de playas (Seingier et al. 2009, 55), lo que ha reducido las posibilidades de recuperación natural de las playas y al mismo tiempo ha expuesto la edificación. Los efectos de esta ocupación, no se han hecho esperar y actualmente la gran playa de Cancún ha retrocedido, en algunos casos hasta los pies de ciertas instalaciones hoteleras. La playa actual se presenta como una construcción informe con defensas (escolleras, sacos de arena, pequeños espigones) que desdibujan si cabe aún más los restos de aquella playa idílica que fue la razón de ser de esta gran operación.

Tal como se ha comentado en relación con el Plan Director de 1982, la playa de Cancún no fue objeto de ningún proyecto especial, ni de un estudio de las condiciones de estabilidad, ni de un proyecto de delimitación del espacio privado, ni de un elemento urbano, paseo, camino o malecón, que fijase el borde entre la playa y el espacio hotelero. De alguna manera, parece que la grandezza y cualidad de la playa original era tal que nadie creyó necesario evaluar el riesgo que suponía la transformación urbana de la barrera.

La legislación mexicana define la playa y la Zona Federal Marítimo Terrestre (ZOFEMAT) de forma muy genérica. En la Ley de bienes nacionales, en los artículos 7, en relación con la playa, y 119, sobre la ZOFEMAT, se define, según la tradición de derecho romano, la ribera del mar como el espacio de playa que llega a cubrir el agua del mar en el momento más álgido del flujo natural, y la ZOFEMAT como una franja de 20 m de ancho para el tránsito, que

se sitúa inmediatamente después de aquella. En esta definición, tal como pasa en otros países con una misma concepción del dominio público marítimo terrestre, la playa solo es una parte del sistema, definido en función de hasta dónde llega el agua, que está sujeto a lecturas muy diversas y da pie a ocupaciones y abusos de todo tipo.

Por otro lado, el efecto de los huracanes en estos años ha sido repetido y muy importante. El 13 de septiembre de 1988 pasó el huracán Gilberto y el 21 de octubre de 2005 el Wilma, ambos de categoría 5. La zona donde han impactado más fuertemente es a lo largo de unos 12 km, entre la punta Cancún y la punta Nizuc. Específicamente desde el huracán Gilberto, se encontró que el afloramiento rocoso localizado frente a punta Cancún, el cual constituía una barrera natural para el movimiento de arena, había sido seriamente dañado por el movimiento y disgregación de grandes masas rocosas, lo que dio lugar a un hueco que permite fuertes corrientes paralelas a la costa y facilita la salida del material sólido y la erosión de las playas aledañas (Ramírez 2007, 4).

En cuanto a punta Nizuc, se observó que la separación entre las dos salientes que la conforman se acentuó, por lo que el patrón de corrientes también se vio modificado, lo que ha provocado la salida de arena. Ante los problemas de erosión de la playa, los hoteleros afectados han construido obras más o menos formales que consisten en espigones sumergidos y contenedores de rellenos de arena, los cuales no demuestran su efectividad en la solución del problema a largo plazo (Ramírez 2007, 5).

El resultado final, desnudado por los huracanes, se ha revelado absolutamente insuficiente. Frente a un supuesto casi idílico de una playa sin fin abierta a todos, en la que los hoteles alejados de la línea de mar parecían varados sobre la arena, nos encontramos ante una playa en retroceso, unas defensas improvisadas y unas instalaciones hoteleras que han emergido de la arena, enseñando sus cimientos castigados por el oleaje. Los grupos

de inversores y hoteleros, así como las autoridades se han abocado a restaurar el frente de la playa inicial con obras de rellenos.

Desde 2002, FONATUR ha promovido un Comité Técnico, formado por el gobierno de Quintana Roo, el municipio de Benito Juárez, la Asociación de Hoteles de Quintana Roo y el Centro Coordinador Empresarial para la restauración ambiental de las playas de Cancún. El objetivo de este comité es la recuperación de los 12 km de playa (con una anchura media de 60 m) mediante la construcción de dos grandes espigones en punta Nizuc y punta Cancún que encajen la playa y eviten las pérdidas de arena por estos dos extremos y la instalación a lo largo de todo el frente de una protección semisumergida del tipo Protectube que evite la pérdida de arena hacia las profundidades marinas y que sirva para disipar la energía del oleaje que incide sobre la arena. Este tipo de operaciones plantean algunos inconvenientes, no solo por el costo de su ejecución sino también porque pueden dañar el hábitat natural.

A partir de octubre de 2009 la Secretaría de Turismo (SECTUR), siguiendo en parte la experiencia española en las políticas de regeneración de playas, ha dirigido el Fideicomiso para la Restauración, Recuperación, Sostentamiento y Mantenimiento de la Zona Federal Marítimo Terrestre en el relleno de las playas del frente hotelero de Cancún. La obra de recuperación de playas de Quintana Roo ha concluido el 9 de febrero de 2010.

En resumen, es necesario recordar que en Cancún se sigue optando por la inexistencia de un elemento límite construido entre la playa y la propiedad privada. La situación de la playa abierta y la falta de un límite urbano claro sitúan el debate proyectual del espacio turístico en la forma del frente de mar. Tanto en la ordenación de la ciudad como en la construcción de cada hotel no ha habido ninguna idea que ordenase el conjunto. El Plan Director de 1982 ofreció la playa a los hoteles para que fuera un acicate para su desarrollo. La playa era suficientemente generosa para tomar medidas protectoras o resolver

su acabado de forma conjunta a través de un paseo público. Parecía que había suficiente espacio para que los edificios o terrazas privadas que daban al mar se pudiesen desarrollar sin necesidad de ningún tipo de medida.

Además cabe mencionar que la llegada de los huracanes y la erosión de sus playas son fenómenos recurrentes en Cancún y los rellenos de arena en la playa son una solución temporal que requiere mantenimiento. En cualquier caso, se ha dado por hecho la dificultad de que las playas se recuperen naturalmente porque se ha roto el equilibrio histórico de la barra postarrecifal y se ha hecho necesaria la continua intervención técnica de recuperación, defensa y alimentación de la playa.

3.2. LA COMUNICACIÓN DORSAL: EL BULEVAR KUKULKÁN

El bulevar Kukulkán, con una longitud de 25 km, es el espacio urbano mejor resuelto en la zona hotelera. Esta vía es el gran cordón de comunicación de la isla; situado en la cara interior de la barra arrecifal, va desde el cruce de la avenida Bonampak y el arranque de la avenida Cobá, en el centro habitacional y de servicios, hasta el extremo norte que desemboca en el aeropuerto en el extremo sur del sistema. A lo largo del bulevar se encuentra una serie de puertos recreativos y náuticos, tanto dentro del sistema lagunar como frente al mar Caribe. En la (figura 4) se señalan las instalaciones que se sitúan a lo largo del bulevar y trazado actual y previsto de una vía segregada para bicicletas que acompañará al bulevar a lo largo de todo su recorrido: en rojo la vía existente y en azul la parte en proyecto.

La posición de la vía y su caracterización es lo que distingue el bulevar de otras experiencias y le confiere una calidad especial. El bulevar Kukulkán es una vía mixta, no segregada, tal como acontece en otras áreas turísticas de nueva planta, como las que se construyeron en el sur de Francia en el Languedoc-Roussillon, que se resuelve a la manera de

una avenida asimétrica, con cruces a nivel, en la que se prioriza el carácter urbano de la calle frente a una solución de vía rápida.

La sección de la vía está compuesta por cuatro carriles: dos de circulación en cada dirección, que se separan, envolviendo el centro de convenciones cuando cruza punta Cancún. Cuenta con una mediana central de sección variable, amplía en el tramo sur, cuando discurre por la parte menos urbanizada, y más estrecha cuando transcurre por la parte más edificada.

La mejor cualidad del bulevar viene dada por su posición al lado del sistema lagunar. Esta condición le da una gran cualidad paisajística y unos valores que compensan algo que en su mayor parte no tenga vistas sobre el mar Caribe y la playa. Por la cara de Levante el contacto con la edificación hotelera y sus servicios es desigual. En el tramo sur hay algunos sectores en los que aparece una pared de cierre que niega cualquier relación entre el espacio público y el privado; más hacia el norte, dado que los hoteles tienden a situarse muy cerca de la playa, queda un espacio libre verde privado que amplía el campo de visión del que circula por el bulevar y que confiere otra cualidad urbana a la vía.

Algunos de estos espacios abiertos, como uno de los tres campos de golf a lo largo del bulevar, el del hotel Gran Meliá, no están cerrados porque inicialmente se habían pensado como zonas verdes públicas que posteriormente han sido ocupadas por instalaciones deportivas del hotel. En cualquier caso, la sección viaria, con estos espacios de golf, aunque privados, abre vistas a áreas verdes y la sección toma otra dimensión. Finalmente, en la parte norte de la vía la fachada edificada de los hoteles y servicios se acerca a la vía sin crear una fachada continua a la manera de las calles corredor, pero suficiente para cerrar las vistas hacia el lado de mar.

En resumen, el bulevar Kukulkán es la pieza más urbana del conjunto y un espacio bien conservado gracias a los cuidados de FONATUR, que continúa gestionando las tareas

de mantenimiento y limpieza. Se trata de una intervención que soporta toda la carga urbana de la zona turística, no solo en términos de comunicaciones, sino también en lo que se refiere a los usos cívicos propios del espacio público urbano.

3.3. EL MONOCULTIVO HOTELERO: EL HOTEL CINCO ESTRELLAS

La ordenación de la franja hotelera se hace desde una apuesta decidida a favor del turismo hotelero, frente a modelos de desarrollo en segunda residencia, que tuvo una gran aceptación en algunas operaciones turísticas en el Mediterráneo. Para ello no solo destina al uso hotelero la parte más atractiva de la costa, sino que recomienda que todos los hoteles tengan la máxima categoría, cinco estrellas (*figura 5 y 6*).

FONATUR ha elaborado manuales de lineamientos arquitectónicos para las tipologías más comunes en la zona turística, los llamados criterios básicos de diseño para un hotel de una a cinco estrellas, balnearios, condominios hoteleros y empresas de tiempo compartido, que dan una serie de sugerencias arquitectónicas. En particular, el manual para el hotel de cinco estrellas aconseja una organización del cuerpo de habitaciones en patio abierto al mar y un tamaño mínimo de habitación de 31,76 m², que se convertirá en la pauta tipológica a seguir (*figura 7 y 8*).

El hotel prototípico de la isla será un hotel introvertido, con la fórmula de “todo incluido”, edificado en una parcela de 3 a 5 ha, más o menos rectangular, con la fachada estrecha abierta al mar y una capacidad de 250 a 350 habitaciones. El acceso principal se realizará por el bulevar Kukulkán y la edificación se situará lo más cerca posible de la playa. La construcción de los hoteles de la isla empezará en la década de los años setenta y la gran mayoría recurrirán al pastiche posmoderno.

Tipológicamente, se ha encontrado que el arreglo más común del cuerpo de habitaciones

se desarrolla en forma de U. Si se hace un análisis detallado de varios hoteles (*figura 5*), se pueden descubrir pequeñas variantes que van de la U al semicírculo, pasando por V. Lo más interesante es la relación de esta planta con la forma de la parcela y la disposición de las habitaciones en relación con el pasillo de acceso. El paso de la U al semicírculo se da en función de la relación entre la fachada al mar y la profundidad de la parcela, y la disposición de las habitaciones será a una sola cara en los primeros hoteles y doble en los más especulativos, en cuyo caso se buscará que los brazos de la U sean lo más perpendiculares posible al mar para poder ofrecer unas vistas laterales a la playa en todas las habitaciones. A medida que aumente la presión especulativa y mejoren las técnicas constructivas, las habitaciones harán un pequeño giro lateral para facilitar las vistas a la playa y las edificaciones irán creciendo en altura. Las habitaciones se disponen, en primer lugar, buscando las vistas al mar, y en segundo término, a la laguna y el bulevar. En el patio abierto al mar se instalarán las piscinas; este sitio marcará la transición entre el espacio privado del hotel y el público del frente de mar.

En relación con la organización general y los servicios, la mayoría de los hoteles se caracterizarán por tener el acceso principal a través de un pórtico de acceso o lobby exterior adonde llegan los coches y los peatones. Entre el espacio público del bulevar y el privado del hotel, se situarán los estacionamientos que, aunque son cuantitativamente poco importantes porque el turista del “todo incluido” no necesita vehículo privado, desempeñarán el papel de espacios semipúblicos; las canchas, frente al bulevar o en los laterales de la parcela serán los espacios privados al aire libre que hacen la transición entre el espacio público y el privado. El lobby exterior desembocará en un vestíbulo interior, una recepción, una zona de servicios generales y los restaurantes.

La ordenación hotelera de Cancún ha buscado la máxima calidad en cada una de sus piezas y la máxima eficacia económica. Por tamaño, servicios y tipo de oferta (“todo incluido”) cada hotel deviene una pieza absolutamente

autónoma que no necesita de ningún servicio externo para satisfacer las demandas del turista. La oferta recreativa y comercial externa está muy por debajo de los estándares usuales en otras zonas turísticas, porque la hotelera tiene cubiertas todas sus necesidades. Dadas las dimensiones de la isla donde no hay un servicio de transporte público pensado para el turista, su movilidad depende de los propios hoteles.

De alguna manera, el desarrollo hotelero de Cancún, planteado desde criterios de excelencia, tiene los problemas propios de cualquier monocultivo. Más allá de las diferencias formales de cada hotel, todos ellos ofrecen los mismos servicios. El “todo incluido” no necesita de los otros y no genera economías de escala que den pie a la aparición de otros usos o alternativas que no estuvieran previstos en el Plan Director.

De tal suerte, la maduración del tejido turístico de Cancún es muy difícil, salvo por sustitución y cambio de las piezas que hay o por ocupación y transformación de algunos puntos neurálgicos del sistema, tal como está sucediendo en los proyectos de remodelación del interior de la laguna al lado de la punta Cancún. Las dificultades actuales del sistema turístico de la isla para asumir niveles de una mayor complejidad es lo que justifica que sea la zona urbana la que incremente su actividad y que las actividades turísticas se vayan expandiendo hacia el norte y sur siguiendo la costa.

3.4. LAS INTENCIONES DEL TURISMO SOCIAL: LAS PLAYAS PÚBLICAS

El modelo de desarrollo turístico de Cancún está dirigido en su mayoría, al mercado internacional, y al nacional con una capacidad económica alta y media-alta. Tal como se ha expuesto, la organización del espacio turístico se hace desde la privatización del frente de mar que conlleva de facto una cierta privatización de la playa. El espacio público en el

Plan Director y el de la realidad es subsidiario, resuelto en algunos casos con fórmulas tales como el bulevar Kukulkán magníficamente desarrolladas y en otros con soluciones muy pobres como los accesos previstos a la playa.

Esta situación de partida se intentó afrontar en el Plan Director de 1982 incluyendo algunas medidas a favor del turismo social, destinadas a cubrir las necesidades de los grupos más desfavorecidos a través de la creación de: “1) hoteles socioculturales y 2) playas con servicios turísticos y recreativos” (FONATUR 1982, 82). En aquel Plan Director se “considera como prioritaria la atención a la recreación y esparcimiento de toda la población, para lo cual se cuenta con un gran número de playas recreativas distribuidas a lo largo del desarrollo” (FONATUR 1982, 68). Para ello, algunos solares del frente de mar se calificaron de “playas públicas”. En la (figuras 10 y 11) se señalan las once reservas que el Plan Director hizo para estos menesteres.

La superficie y fachada al mar de estas zonas es muy variada (entre 3.500 y 20.000 m² de superficie y una fachada de 40 a 500 m de longitud) y su distribución a lo largo de la isla es muy diversa, con una mayor concentración en la parte norte. En cualquier caso, salvo las playas Delfines y Corales, al sur de la isla Cancún, el resto tienen la forma y una posición más propia de un solar vacío que de un espacio público al servicio de la playa o elemento articulador del entorno.

Las “playas públicas” actuales son mucho más pequeñas que aquellas que se reservaron en el Plan Director de 1982. En ellas se han ubicado infraestructuras para servicio de la zona turística. Desde este plan hasta nuestros días, los terrenos reservados para playas públicas se han ido densificando, parcelando y vendiendo, convirtiéndose en algunos casos a un paso más o menos explícito hacia la playa. De las once “playas” previstas, cinco han quedado reducidas a un acceso peatonal al mar y solo cuatro (Las Perlas, Tortugas, Delfines y Corales) tienen servicios algo más generosos para el disfrute del frente de mar.



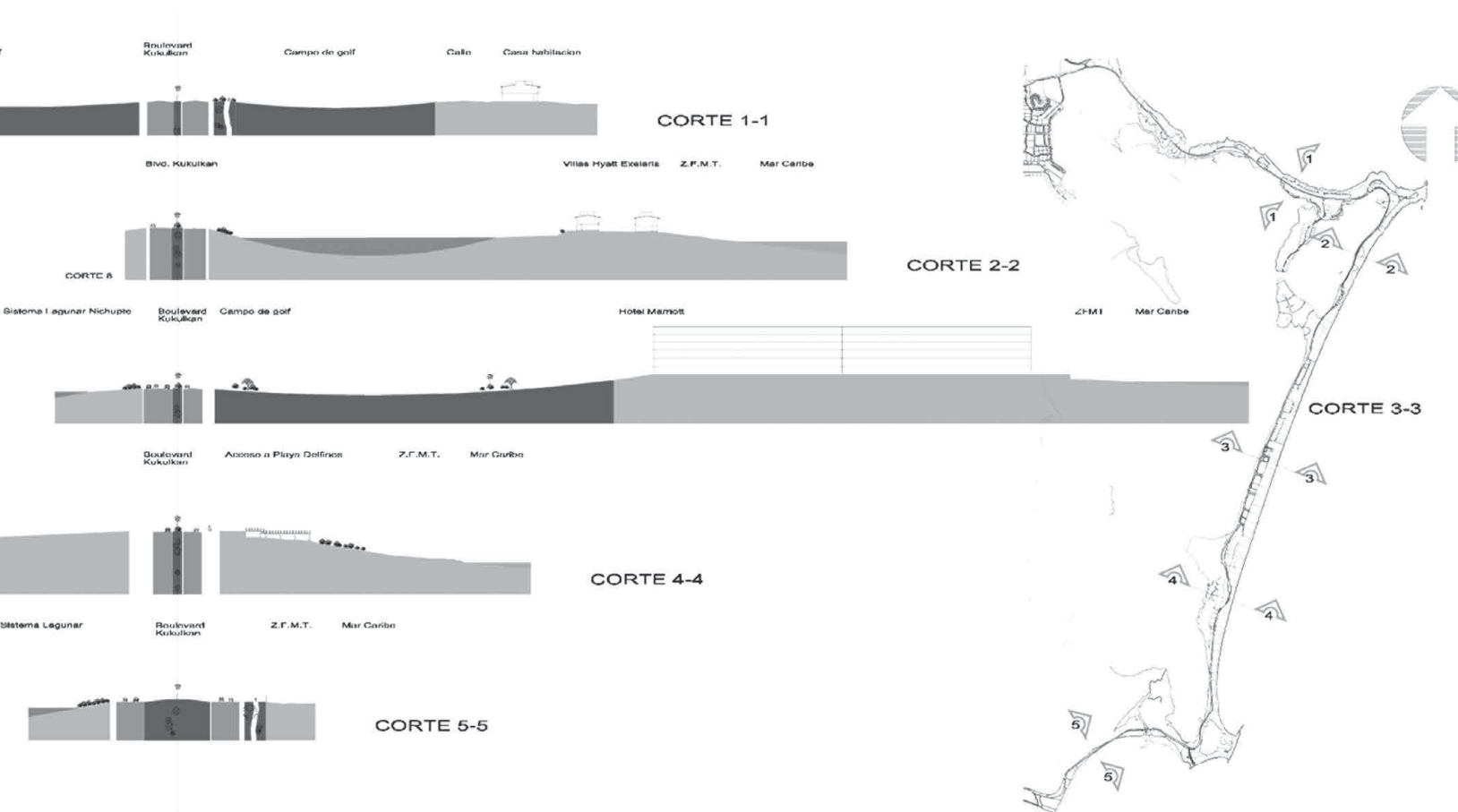


Fig. 4. Secciones del bulevar Kukulkán.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de FONATUR.

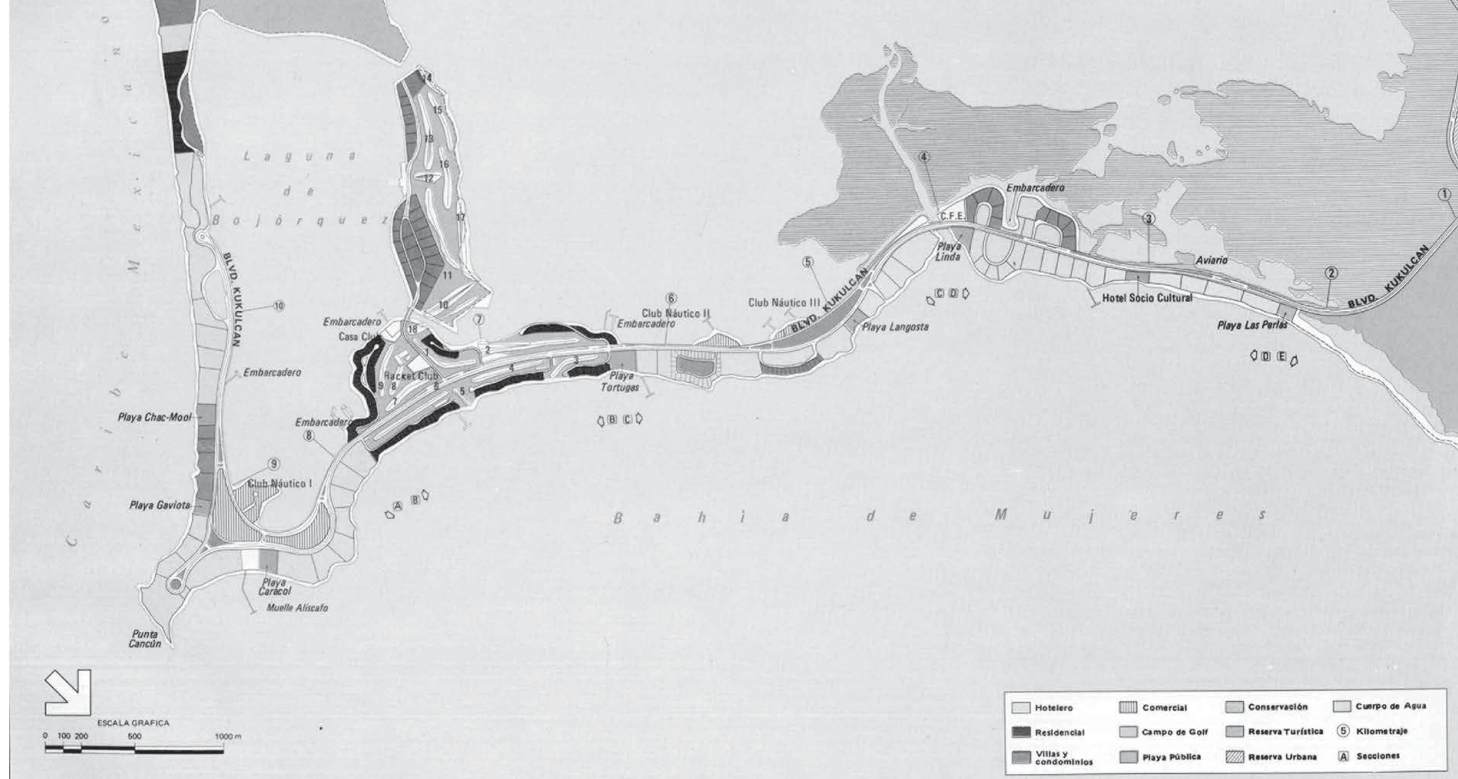


Fig. 5. Primera etapa de la zona turística hotelera. Fuente: FONATUR (1982, 71).

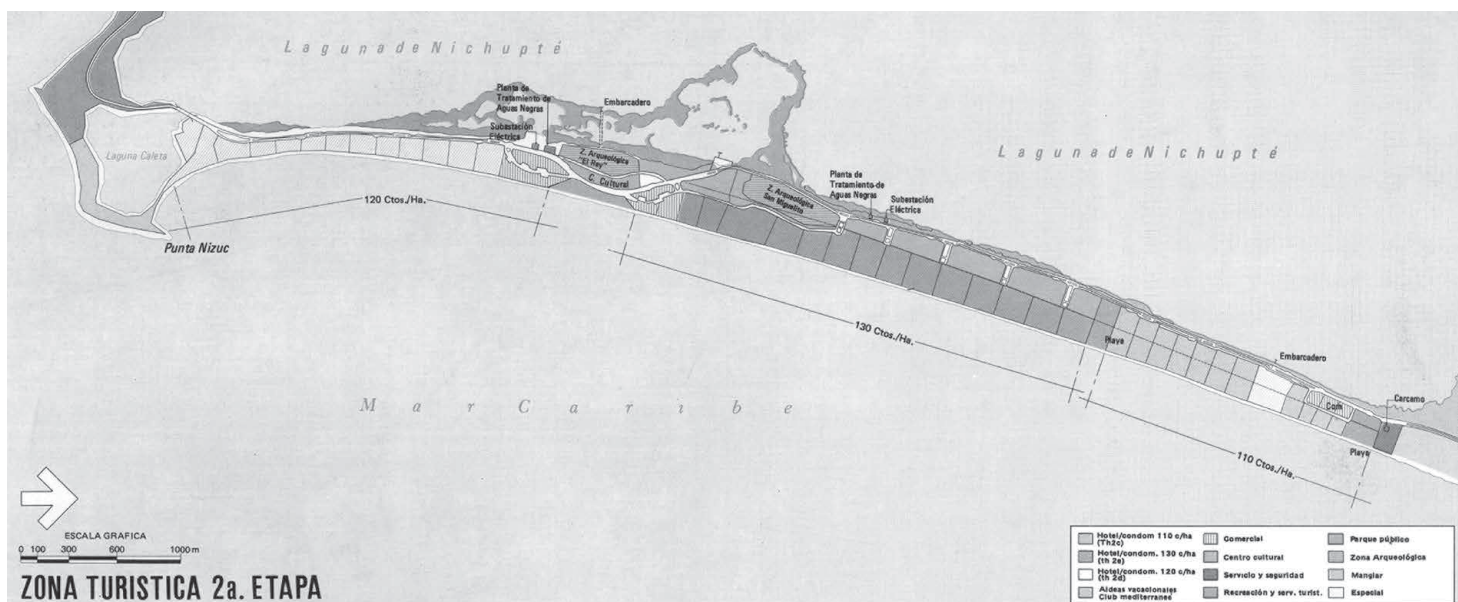
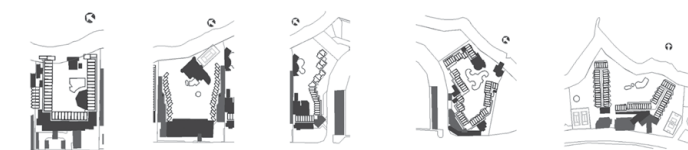


Fig. 6. Segunda etapa de la zona turística hotelera. Fuente: FONATUR (1982, 73).



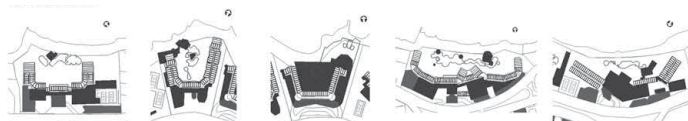
Hotel Plaza
Glorias
125 hab.

Ocean Spa
154 hab.

Hotel
Aquamarina
172 hab.

Barceló
Costa
358 hab.

Hotel Casa
Maya



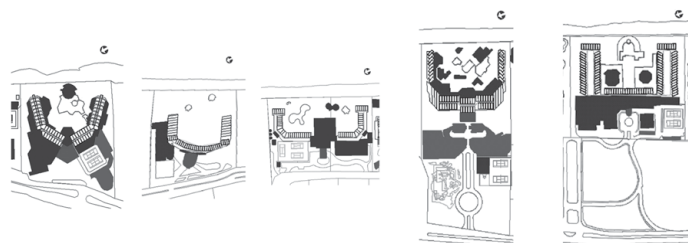
Hotel Riu
Caribe
506 hab.

Fiesta
Americana
Villas
179 hab.

Hotel Riu
América
372 hab.

Fiesta
Americana
Coral Beach
602 hab.

Hotel NH
Krystal
325 hab.



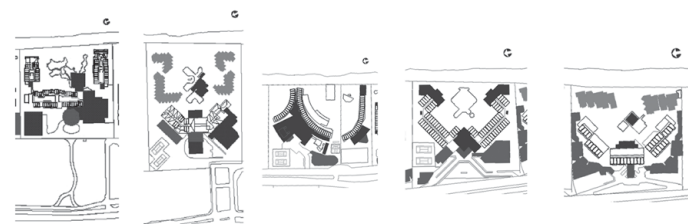
Hotel ME
419 hab.

Hotel Aqua
371 hab.

Hotel Ritz
Cariton
365 hab.

Hotel
Cancún
Palace
601 hab.

Hotel
Marriott
Casa
Magnal
448 hab.



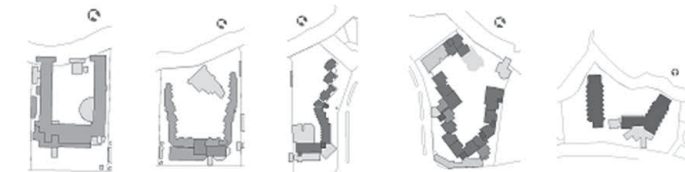
Hotel
Fiesta
Americana
Condesa
502 hab.

Hotel Omni
341 hab.

Hotel Crown
Paradise
618 hab.

Hotel Oasis
Playa
400 hab.

Hotel
Solymar
294 hab.



Hotel Plaza
Glorias
125 hab.

Ocean Spa
154 hab.

Hotel
Aquamarina
172 hab.

Barceló
Costa
358 hab.

Hotel Casa
Maya



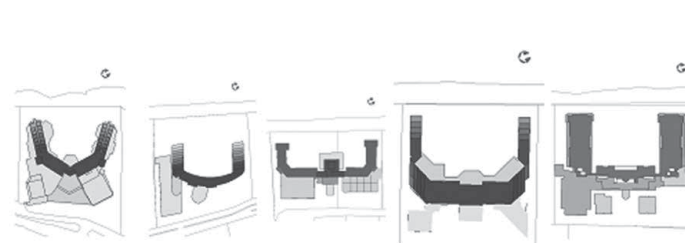
Hotel Riu
Caribe
506 hab.

Fiesta
Americana
Villas
179 hab.

Hotel Riu
América
372 hab.

Fiesta
Americana
Coral Beach
602 hab.

Hotel NH
Krystal
325 hab.



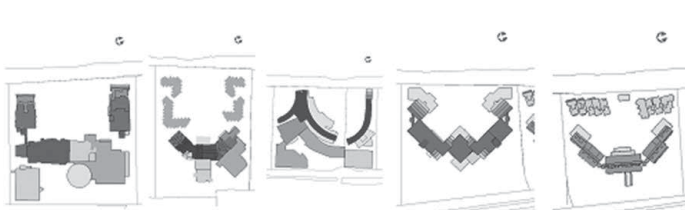
Hotel ME
419 hab.

Hotel Aqua
371 hab.

Hotel Ritz
Cariton
365 hab.

Hotel
Cancún
Palace
601 hab.

Hotel
Marriott
Casa
Magnal
448 hab.



Hotel
Fiesta
Americana
Condesa
502 hab.

Hotel Omni
341 hab.

Hotel Crown
Paradise
618 hab.

Hotel Oasis
Playa
400 hab.

Hotel
Solymar
294 hab.

Fig. 7. Tipología de hotel “todo incluido” alrededor de patio.
Fuente: Elaboración propia a partir de plano del municipio de Benito Juárez.

Fig. 8. Alturas de la tipología de hotel de “todo incluido” alrededor de patio.
Fuente: Elaboración propia a partir de plano del municipio de Benito Juárez.

Fig. 9. Tabla comparativa de superficies de playas públicas en Cancún a través de los tres planes directores.
Fuente: Elaboración propia a partir de los planes de desarrollo urbano de 1982, 1993 y 2005.

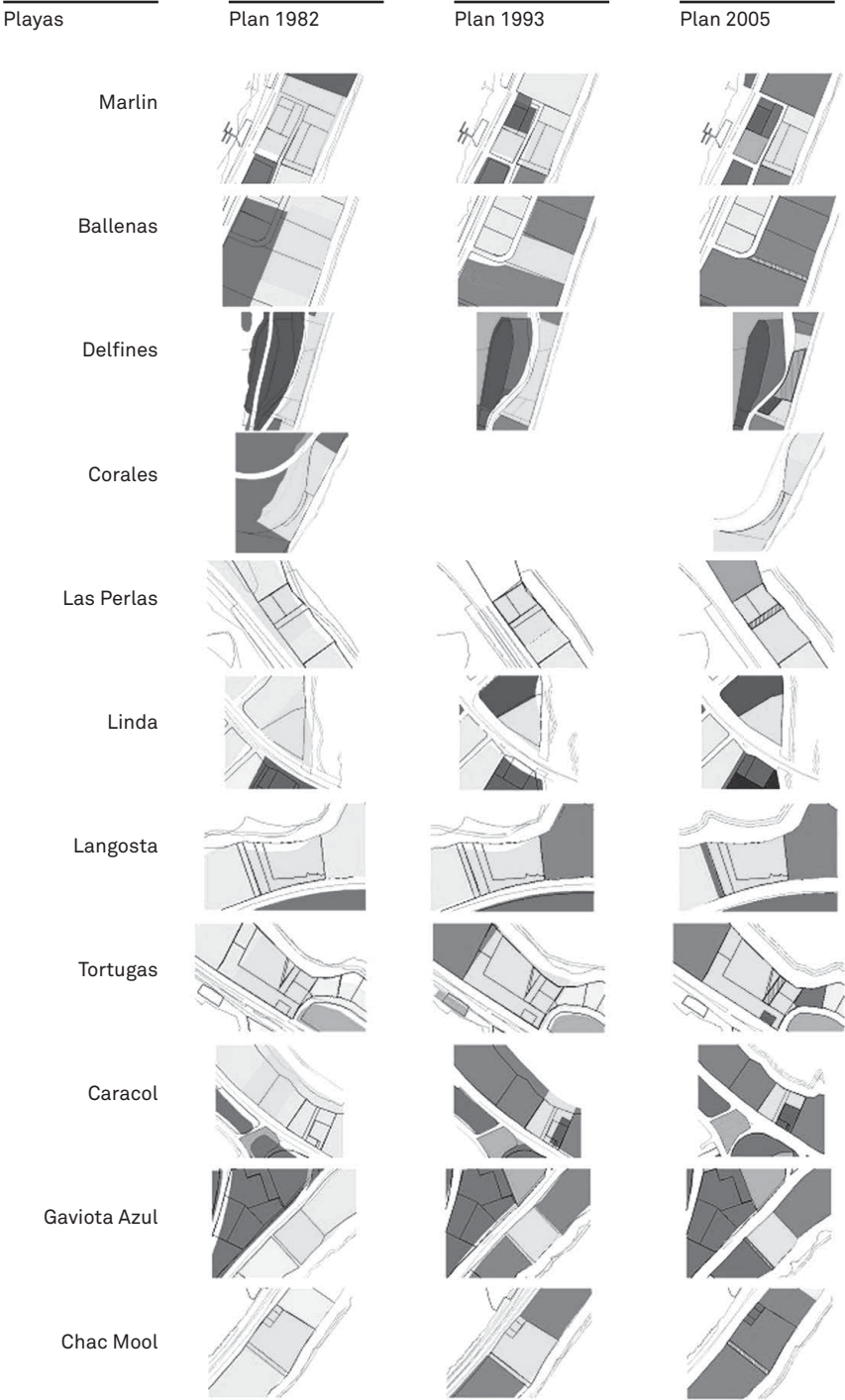
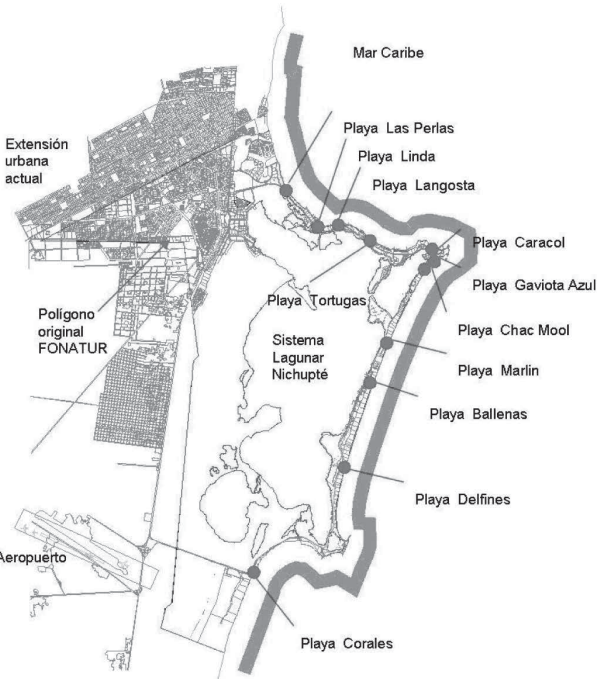


Fig. 10. Localización actual de las playas públicas en Cancún.
Fuente: Elaboración propia a partir de plano del municipio de Benito Juárez.



4. Necesidad de redefinir el proyecto turístico de Cancún

El estudio de los proyectos desarrollados por FONATUR es de un enorme interés porque nos permite conocer cómo eran los planes de promoción del turismo dirigidos por la Administración Pública mexicana en los años setenta y cuáles han sido sus resultados. Dentro de las operaciones desarrolladas por FONATUR, Cancún es la más exitosa y la que presenta un mayor interés arquitectónico y urbanístico. En este artículo se ha llevado a cabo una reflexión hecha desde la comparación entre el proyecto original y los resultados obtenidos, así como un análisis sobre cuatro elementos urbanos que componen el espacio turístico de la ciudad.

Dejando a un lado una posible consideración sobre las limitaciones de una planificación turística hecha desde una estricta segregación de los usos, que la urbanística contemporánea ha puesto en duda para todo tipo de ciudad, pero que aún es defendida por ciertos planificadores del turismo (MacCannell 1999), hay que admitir que la apuesta inicial en favor de una zona turística para hoteles de calidad fue una decisión avanzada y en favor del mejor turismo posible.

En cualquier caso, las dudas que han surgido actualmente son fruto de las que aparecen sobre la capacidad de la zona hotelera actual en el devenir hacia una realidad más compleja. Con el paso del tiempo, tal como ha sucedido en las zonas turísticas maduras desarrolladas sin un planeamiento como el de esta ciudad, debía haberse producido una serie de transformaciones que hubiesen dado pie a formas turísticas más variadas y complementarias entre sí.

En el proyecto inicial de la ciudad, el Plan Director de 1982, la zona turística es básicamente hotelera y a ella se le ofrecen los espacios más

apreciados: la isla, la playa y las vistas al mar, con la voluntad de atraer al mayor número de capitales, a cambio de exigirles promovieran hoteles de la máxima categoría. Con este objetivo se admitió la privatización práctica de la costa y la ocupación continua del frente de mar. Este objetivo, más allá de las consideraciones que se pueden actualmente sobre la pérdida del carácter público de la playa o de las limitaciones que se imponen al acceso al mar, plantea cuán responsable ha sido esta política de una parte de la degradación actual de la costa y de las dificultades que existen para su mejora.

En los años setenta se empezaban a estudiar los procesos de dinámica litoral y de equilibrio de las zonas de playa. Hasta entonces parecía que el mar era una fuerza inagotable capaz de rehacerse y rehabilitar la playa tras cualquier percance. La parte más débil parecía ser la técnica, que progresivamente iba mejorando sus capacidades de actuación y de control y explotación de la costa. Se cometería un error histórico si se culpaba al planificador de su falta de previsión, porque es durante aquellos años cuando se empieza a conocer cómo funcionan los procesos erosivos de la costa y la formación y evolución de las playas.

De cualquier modo, se podría preguntar sobre la falta de visión de futuro o la incapacidad de estimar cuáles podrían ser los efectos sobre este peculiar ecosistema en el cual la edificación se ha desplantado; aunado a la consideración de que la isla, en general, es un espacio sujeto periódicamente al paso de huracanes. Anteriormente ya se ha dicho que en términos urbanísticos estas deficiencias se podrían entender como una falta de estudios geológicos, que se justificaría por la confianza que se tenía sobre la fortaleza de la playa y el desconocimiento

de los efectos de la edificación en la dinámica litoral.

Seguramente es menos justificable la falta de un proyecto de encuentro entre la ZOFEMAT y las parcelas privadas. En la tradición urbana, esta relación se ha resuelto con la construcción de un paseo marítimo, un camino de ronda o un malecón. Todas estas soluciones consisten en colocar una línea de paso transversal entre el suelo privado y la playa, que se interpone entre ambos, separando el terreno privado edificado de la instalación playera que se coloca frente al mar. El paseo marítimo es un elemento clave de las villas balneario de principios del siglo XX y un signo de identidad que enmarca la ciudad turística marinera.

La renuncia a este elemento, seguramente justificada en razón a la voluntad de agradar a los inversores hoteleros y a la generosidad de la playa, actualmente se ha convertido en un grave inconveniente. La desaparición de la playa ha desnudado el frente edificado, que faltó de aquel elemento ha dejado al descubierto el desorden de la fachada al mar. En otras palabras, las dificultades de la arquitectura de los hoteles para resolver su encuentro con la playa, para dibujar la transición entre lo edificado, lo urbano y el espacio natural. En la tradición balnearia, la solución urbana de este encuentro se ha convertido en muchos casos en el mejor espacio urbano de la ciudad y en uno de los signos de identidad de su condición turística.

La edificación hotelera presenta otro tipo de problemas que son ajenos al planeamiento, los cuales son los derivados de la explotación como un “todo incluido”. Esta fórmula de explotación, tal como ya se ha dicho, no genera economías de aglomeración, sino piezas autosuficientes, que son “autistas” en relación con la construcción de la ciudad. La ciudad es por excelencia una mezcla de usos y actividades que por contacto se multiplica y enriquece, que varía y compite, que evoluciona positivamente o que se pierde y degrada.

En cualquier caso, es un elemento vivo que cambia por su relación entre las diversas partes que la componen. La fórmula de explotación hotelera y su arquitectura no ha sido la adecuada para ofrecerse y competir con los otros hoteles en los servicios y equipamientos que conforman la ciudad. La organización de los hoteles no ha reconocido el espacio urbano que es el bulevar Kukulkán o el frente marítimo como la cancha de juego para tener una relación abierta con la ciudad.

Seguramente, el bulevar es el único espacio urbano que se ha ofrecido para articular todo el sistema como un espacio urbano. Su diseño, alejado del que sería propio de una vía rápida, ha abierto un campo de posibilidades que solo se ha utilizado en el nodo en torno al centro de convenciones en punta Cancún, quedando como vía de tránsito a lo largo del recorrido hacia el sur. Esta vía tiene una enorme calidad ambiental gracias a sus vistas sobre las lagunas y unas capacidades urbanas que aún no han sido explotadas.

Seguramente, esta situación —esto es, que la actividad hotelera se desarrolle de espaldas a ella y que los hoteles encierren a sus clientes y no los dejen salir— evita el colapso que se produce en otras vías del Cancún residencial, pero el incremento de actividades urbanas y la relación entre las diversas partes de la isla debería afrontarse con políticas de transporte público y regulación del tráfico acorde con los objetivos urbanos que se propongan.

La cuestión de las “playas públicas” es un tema menor si nos atenemos al peso y tratamiento que ha sufrido a lo largo de los años. Como ya hemos dicho, estas zonas, salvo la playa de los Delfines y la playa Corales, no son espacios playeros abiertos a la población, sino solares vacíos sin un contenido urbano real. La playa de los Delfines y la de los Corales son las dos únicas que tienen una relación clara entre ellas y el bulevar; las otras son restos del terreno parcelario que se ha parcelado y vendido probablemente para sufragar los gastos de la ciudad, como los ocasionados por el paso de los huracanes.

Es lógico que la contestación social a estas ventas solo se haya producido en aquellos casos en los que la población entiende que se les reduce un espacio playero de uso público sin ninguna restricción, como ha sucedido en la de los Delfines. La cuestión que plantea la desaparición de las “playas públicas” es la falta de accesos a la costa y la privatización que se ha hecho del frente marítimo, agudizado actualmente por la desaparición de la playa.

El problema de las “playas públicas” no depende de la actuación de FONATUR sobre estas reservas, sino sobre la manera como se ha resuelto el disfrute de la playa y su relación con el bulevar, la desaparición de los nodos señalados en el esquema del Plan Director de 1982 y de sus estructuras envolventes para el paseo frente al mar y en general a la falta de accesos a la costa y la imposibilidad de transitar y disfrutar de todo el frente marítimo.

Cancún ha sido un proyecto emblemático con grandes aciertos y algunos errores. La situación actual plantea la necesidad de reformular el proyecto turístico si se quiere mantener y mejorar el papel de la ciudad en el sistema turístico del mar Caribe. Más allá de otras consideraciones, una de las cuestiones claves es reformular el espacio público y las aperturas del bulevar al mar.

En el estudio y evaluación de los cuatro elementos urbanos que componen la zona hotelera se han vislumbrado cuatro estrategias para el mejoramiento de la zona turística de Cancún:

- a) Rehabilitar la playa, aplicando fórmulas que sean compatibles con la conservación del medio, utilizando técnicas de regeneración que permitan recomponer la dinámica litoral de la barrera arrecifal.
- b) Diseñar un paseo marítimo o equivalente que defina el frente marítimo, facilite el paseo de la población y relacione las distintas partes de la fachada al mar.
- c) Facilitar el acceso al mar abriendo pasos a lo largo de toda la costa.
- d) Proteger las reservas de playas públicas que cumplen esta función.

e) Abrir la explotación hotelera a otras fórmulas que den más libertad al turista y abran y diversifiquen los servicios y equipamientos turísticos.

f) Reforzar el carácter urbano del bulevar, convirtiéndolo en un eje de actividad e intercambio.

En definitiva, hay que redefinir el espacio público del turismo según la experiencia acumulada en estos años, entendiendo que para mantener y mejorar la actividad es necesario evolucionar y recomponer las bases sobre las que se ha desarrollado la ciudad. La operación ha sido un éxito, las concesiones a la inversión seguramente fueron necesarias para sumar esfuerzos, pero a partir de ahora es necesario comportarse como una ciudad, como un conglomerado que se enriquece desde la cooperación entre las partes, desde la constitución de un espacio de encuentro y convivencia que es el espacio público.

BIBLIOGRAFÍA

Ayuntamiento de Benito Juárez. *Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún. Actualización 2005*. Publicado en la *Gaceta Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo*, Tomo I, N.º 2, 1.ª Época. Chetumal, Q. Roo, 31 de marzo de 1993.

Ayuntamiento de Benito Juárez. *Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún*. Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo, Tomo I, N.º 2 Extraordinario, 4.ª Época. Chetumal, Q. Roo, 12 de enero de 1993.

BID, Banco Interamericano de Desarrollo. *Préstamo a Nacional Financiera S.A. Proyecto de infraestructura turística en Cancún*. México: Documento del Secretario de Turismo al Comité de Préstamos, México, 1971.

BID, Banco Interamericano de Desarrollo. *Instituciones Financieras de Desarrollo*. Buenos Aires: El Ateneo, 1965.

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo. *Planeación de Centros Turísticos. La experiencia y práctica de FONATUR*. México, 2006.

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo. *Análisis del desarrollo turístico de Cancún*. Presentación del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, la Asociación de Hoteles de Quintana Roo, la Asociación de Clubes Vacacionales de Quintana Roo y el Consejo Coordinador Empresarial, julio 2002.

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo. *Ciudades turísticas. Una estrategia mexicana de desarrollo. Memorias sobre la creación de cinco centros turísticos integrales: la huella de FONATUR en la geografía nacional*. México, 1988.

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo. *Cancún. Un desarrollo turístico en la zona turquesa*. México D. F.: Cartografía y Servicios Editoriales, 1982.

García L., Enrique. The Inter-American Development Bank and National Development Banks: Interaction and linkages. *International Journal of Development Banking*. Vol. 1 No. 1 enero 1983, p. 25-34 .

INEGI, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Conteo de Población y Vivienda 2005* URL:<http://www.inegi.gob.mx/lib/olap/general/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=10401> [Consultado en junio de 2008]

MacCannell, Dean. *The Tourist. A new theory of the leisure class*. University of California Press, 1999.

Martí, Fernando. *Cancún: Fantasía de Banqueros*. México: Editorial Uno, 1985.

Presbisch, Raúl. *Transformación y desarrollo. La gran tarea de América Latina*. Dirección General del Instituto latinoamericano de Planificación Económica y Social. Informe presentado al BID, 1970.

Ramírez González, Erick Alejandro. *Evolución morfodinámica de la playa comprendida entre Punta Cancún y Punta Nizuc en el Estado de Quintana Roo, México*. Tesis para obtener el grado de Maestro en Ingeniería Civil (Hidráulica), Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.

Seingier G. et al. Cobertura vegetal y marginación en la costa mexicana en *Investigación ambiental* 1 (1), 2009, pp. 54-69.

SECTUR, Secretaria de Turismo. *Estudio para la Formulación de Estrategias de Desarrollo y Promoción para Destinos Turísticos Seleccionados en México. Cancún, Quintana Roo*. Informe Final. Estrategias Regionales para Destinos Seleccionados. En colaboración con JICA. México, 1997.

4.4.

El proyecto de Atelier ATEA+SETAP en el Concurso Internacional de Maspalomas, España

Iván Álvarez León

RESUMEN

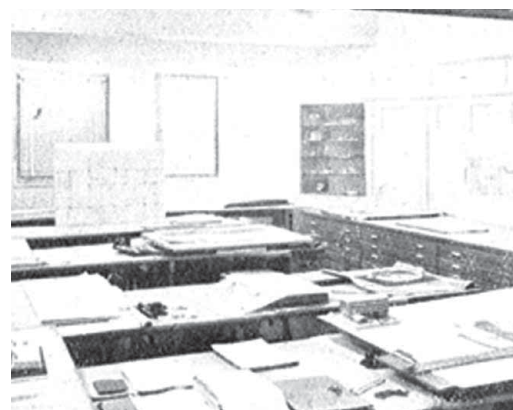
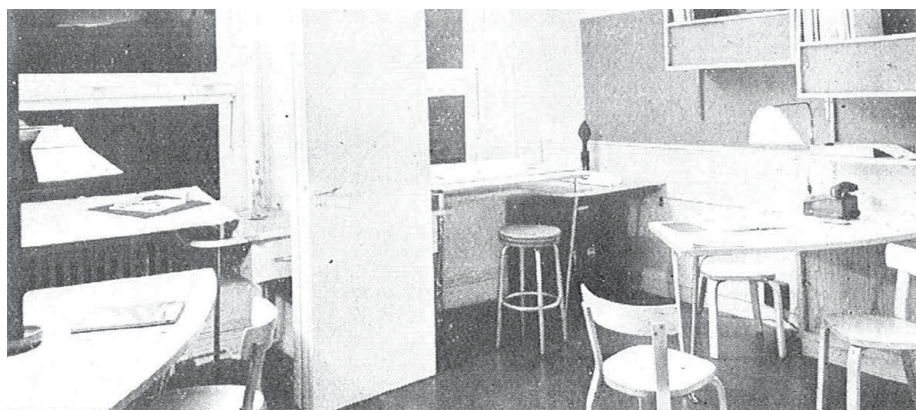
La ciudad de Maspalomas tiene su origen en el año 1961, fecha de celebración del Concurso Internacional de Ideas Maspalomas-Costa Canaria, promovido por su propietario D. Alejandro de Castillo y Bravo de Laguna, conde de la Vega Grande de Guadalupe. El grupo de arquitectos y urbanistas franceses ATEA y SETAP fueron quienes recibieron el premio con un proyecto que destacaba por la calidad en sus detalles, una ordenación respetuosa con el paisaje y por sus formas orgánicas.

Después de casi cincuenta años se propone una revisión de aquel proyecto para profundizar en sus raíces proyectuales, arquitecturas y urbanística, al mismo tiempo que se reivindica sus cualidades.

ABSTRACT

The city of Maspalomas has its origin in 1961, when the International Tendering Process for Maspalomas took place. The winning plan, drawn up by a French group of architects and town planners (ATEA/SETAP), stands out thanks to the quality of its details, a respectful with the landscape planning, and its organic shape.

After almost fifty years, a reexamination of that plan is proposed in order to deepen into its architectural and urban roots, vindicating its qualities at the same time.



Figs. 1 y 2. Atelier D. Badani, Guy Lagneau, Michel Weill y Jean Dimitrijevic, vista del tabique móvil y oficina. Vista de la sala de trabajo de diseño.

Fuente: *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 1950.

1. Introducción

En los inicios de la década de los sesenta en el sur de la isla de Gran Canaria, los terrenos conocidos popularmente como la finca de Maspalomas iban a ser objeto de una transformación económica de la que hasta hoy se ha convertido en el principal motor de desarrollo de la isla.

La finca de Maspalomas, que poseía un área de 2.000 ha y una extensión de 17 km de costa, era propiedad de D. Alejandro del Castillo y del Castillo, conde de la Vega Grande de Guadalupe, quien aconsejado por el arquitecto D. Pedro Massiu y acompañado del arquitecto madrileño D. Manuel de la Peña Suarez, tuvo la intuición de aprovechar el turismo de masas como fenómeno económico-social para la construcción de un nuevo centro turístico (Entrevista a D. Alejandro del Castillo 2008), recibiendo el nombre de Maspalomas-Costa Canaria.

Para ello era necesaria la elaboración de un concurso de ideas dirigido a arquitectos y urbanistas de todo el mundo. La preparación de la convocatoria del Concurso Internacional de Ideas Maspalomas-Costa Canaria se llevó a cabo bajo los auspicios de la Unión

Internacional de Arquitectos (UIA), en París, y del Consejo Superior de Arquitectos de España (CSAE), en Madrid.

El 9 de enero de 1962 será el día en que el jurado internacional convocado para el concurso de Maspalomas dará a conocer el tan esperado plano para el centro turístico de Maspalomas. El primer premio recaerá sobre el grupo francés SETAP (Société pour l'Étude Technique d'Aménagements Planifiés), con un plano que superó todas las expectativas de cada uno de los miembros que conformaban el jurado, quienes eligieron de manera unánime por un proyecto muy superior respecto al resto de participantes¹.

El grupo SETAP, dirigido por los arquitectos Guy Lagneau, Michel Weill, y Jean Dimitrijevic,

¹ En 1961 se había convocado un concurso en Málaga de características similares, en el que coincidieron con cuatro de los miembros del jurado. En esta ocasión el primer premio no supuso dejar desierto el segundo clasificado, decisión tomada para el Concurso de Maspalomas por los miembros del jurado, debido a la calidad del primer clasificado.

se encargaba hasta el momento de trabajos en el campo de la arquitectura y planificación desarrollados en Francia y las colonias francesas (Anon. Archivos IFA, Dossier ATEA + SETAP. 133 Ifa 12/1, Brochure c.v. atea+setap, 5-18).

La SETAP, radicada en París, se estructura en agencias de estudios conocidas como ATEA + SETAP o ATEA + AART, donde cada uno de estos departamentos podían llegar a desarrollar actividades simultáneamente, de modo conjunto o independiente (ibídem).

La relación de alguno de los integrantes del grupo ATEA + SETAP con la actividad docente en la École Nationale Supérieure des Beaux-Arts (ENSBA) y con la École de Ponts et Chaussées en París, unida a la intuitiva relación que posee con el trabajo del paisajista Roberto Burle Marx, el arquitecto Alvar Aalto y los artistas Hans Arp y Alexander Calder, serán determinantes para discernir alguna de las peculiaridades del proyecto presentado por la SETAP para el Concurso Internacional de Ideas Maspalomas-Costa Canaria en 1961.

2. La ATEA + SETAP en París

En 1949, en un inmueble de París construido en torno a 1920, era donde se desarrollaban los primeros trabajos de arquitectura que compartirían los arquitectos Daniel Badani, Guy Lagneau, Michel Weill y Jean Dimitrijevic.

El Atelier, distribuido en ocho espacios, tenía una sala de recepción, despachos, salas de trabajo y maquetas, etc., y estaba equipado con un mobiliario selecto diseñado por Marcel Gascoin y con sillas desmontables de origen finlandés, modelo Alvar Aalto (*L'Architecture d'Aujourd'hui*, 1950). El Atelier donde desempeñaba los primeros trabajos profesionales la sociedad formada por los cuatro arquitectos y urbanistas servirá para que en 1953 se diera origen a la sociedad ATEA + SETAP, encabezada en esta ocasión por Guy Lagneau, Michel Weill y Jean Dimitrijevic.

Las oficinas encargadas de desarrollar trabajos de arquitectura y planificación tomarán el nombre de ATEA (Atelier d'Études Architecturales) y SETAP (Société Technique d'Aménagements Planifiés), dirigidas por Guy Lagneau (arquitecto-urbanista), Michel Weill (arquitecto-urbanista), Jean Dimitrijevic (arquitecto-urbanista), Renzo Moro (arquitecto), Henri Coulomb (arquitecto-urbanista), Paul Cordoliani (arquitecto), Pierre Ropion (director de oficinas), Philippe Gennet (abogado-urbanista) e Ivan Seifert (urbanista), conformando un Atelier estructurado, organizado y multidisciplinar en todos los proyectos que desarrollaban.

3. Estructura y organización

3.1. ESTRUCTURA DEL ATEA + SETAP

Los estudios y encargos que elaboraba el grupo ATEA + SETAP debían seguir una metodología interna de trabajo, elaborada y adaptada al modelo del Atelier y al tipo de encargos que recibía. De esta manera ATEA + SETAP, según el tipo de estudio, el trabajo se iniciaba en el *Conseil d'Administration* para trabajos relacionados con: servicios técnicos, desarrollos regionales, urbanos, operacionales o de descentralización, y administrativos. O bien, en el *Architectes Conseillers Techniques de la SETAP* para encargos de: arquitectura, desarrollos turísticos, hábitat, equipamientos colectivos, arquitecturas industriales, investigaciones y concursos.

Según la tipología del encargo, el *Conseil de Coordination Equipe ATEA + SETAP* será quien primero establezca las guías de prospección por las que debe desarrollarse el proyecto. Una vez establecidas cuáles debían ser y determinar por cuál de las cuatro grandes áreas de trabajo se debía seguir (arquitectura, servicios técnicos, desarrollos o administración), continuaban con el proceso proyectual hasta la elaboración de la documentación final, previo al Consejo de Expertos Externos.

3.2. ORGANIZACIÓN

ATEA y SETAP realizan actividades complementarias, disponen de una organización común y constituyen un equipo permanente de estudio y síntesis, cuyas actividades pertenecen a las siguientes áreas:

I. Análisis, coordinación, síntesis, proposición, que conciernen a estudios

geográficos, demográficos, económicos, financieros, urbanísticos, desarrollos regionales y rurales, de urbanismo y descentralizaciones industriales.

II. Concepción, coordinación y dirección de ejecución de las obras arquitectónicas.

III. Concepción, coordinación y dirección de ejecución de los estudios técnicos, relacionados con la arquitectura y la ingeniería.

Las dos partes de la sociedad ATEA + SETAP pueden intervenir conjunta, simultánea o separadamente, disponiendo para sus encargos de un personal permanente². ATEA y SETAP completan esta organización con la colaboración regular y permanente de diferentes ingenieros o consejeros, como ocurrió con el trabajo de Jean Prouvé.

Las principales referencias del equipo ATEA + SETAP se agrupan en los siguientes temas de estudio:

- I. Desarrollos. Desarrollos regionales, estudios de urbanismo y urbanismo operacional.
- II. Economías. Programación y descentralización industrial.
- III. Turismo. Desarrollos turísticos.
- IV. Hábitat. Hábitat colectivo y hábitat individual.
- V. Equipamientos Administrativos, comerciales, escolares y universitarios,

² | El número y las divisiones del personal permanente son: Urbanismo 12 secciones-6 ETAM; Arquitectura 12 secciones-21 ETAM; Estudios Técnicos 12 secciones-4 ETAM; Servicio Administrativo 3 secciones-8 ETAM; Servicios Comunes 1 sección-7 ETAM. (La nomenclatura ETAM a la que se hace referencia se desconoce.) AS; ATEA+SETAP, op. cit., 4.

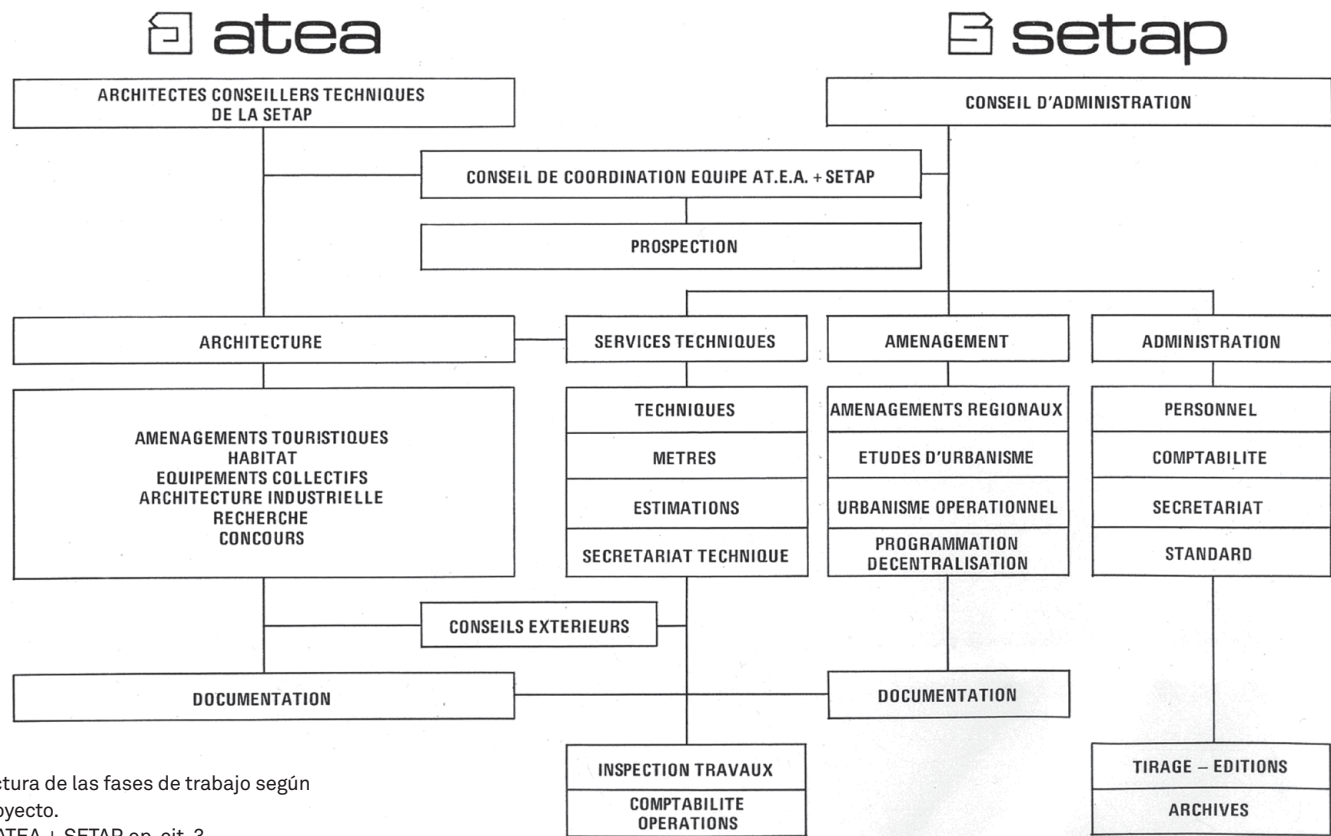


Fig. 3. Estructura de las fases de trabajo según el tipo de proyecto.
Fuente: AS, ATEA + SETAP, op. cit, 3.

hospitalarios, socioculturales, hoteles y restauración, técnicos-industriales e infraestructuras.
VI. Operaciones concertadas.
VII. Concursos y reconocimientos.

3.3. PLANES TURÍSTICOS SETAP. DESARROLLOS TURÍSTICOS 1961-1972

Dentro del elenco de los 17 planes turísticos³ elaborados por el Atelier entre 1961 y 1972, el plan de Maspalomas en 1961 encabeza la lista con el concurso de Maspalomas-Costa

Canaria, una operación con capacidad para 40.000 camas y 60 hab./ha. Del mismo modo, en 1972 en la ciudad de Maspalomas se hará el último proyecto turístico del grupo SETAP, en esta ocasión una consulta a petición de la empresa Maspalomas Costa-Canaria, para el desarrollo y expansión de la ciudad, con una capacidad de 200.000 camas.

La numerosa participación en planes turísticos supuso trabajar en países como España, Portugal y Francia. Entre los proyectos y estudios turísticos elaborados más interesantes cabe mencionar los realizados para Maspalomas (1961), objeto de la investigación que llevo cabo en estos momentos, el plan para Mourillon en Toulon, Francia (1963), la propuesta de Vilamoura, en Portugal (1965),

y el conjunto residencial de las Marinas de Cogolin, en Francia (1965).

El plan de Maspalomas de 1961, objeto de un concurso internacional, obtiene el primer premio. El plan destaca por una geometría prodigiosa de siluetas onduladas y por el interés del valor paisajístico del sitio, del cual respeta el paisaje de dunas. El proyecto preveía una capacidad total de 40.000 camas y una densidad media de 60 hab./ha sobre 2.000 ha. El espacio verde y las unidades de asentamiento servirán para ordenar y estructurar todo el territorio.

La estrategia empleada para el desarrollo del litoral de Mourillon en Toulon, en 1963, se localiza a los pies de la cornisa de Mourillon y

3 | Ver Apéndice 1.

posee un frente marítimo de 2 km de longitud. El proyecto defiende la creación de una serie de playas artificiales, la construcción de equipamientos de balnearios y recreo, la implantación de zonas residenciales de lujo, la creación de actividades secundarias y terciarias que favorezcan la reconversión de nuevos puestos de trabajo, y una mejora de los vínculos e intercambios con la región (*Urbanisme*, n.o 100, 1967, 50-51).

En 1965, la agrupación turística para la localidad de Vilamoura, en el Algarve, en manos de la empresa Lusotur, encarga el plan a un equipo multidisciplinar formado por M. M. Carver, L. Baker, J. Caetano y Jean Dimitrijevic. Los estudios y planes serán elaborados por C. L. Baker, SETAP, GEFEL y Hidrotecnica Portuguesa, Lda. El proyecto destaca por su configuración orgánica y plantea un conjunto de unidades estructuradas y entendidas como una sola (*Urbanisme*, n.o 101, 1967, 52-53). La estructura planteada hace que la magnitud del programa proyectado se divida en ocho grandes zonas de desarrollo, unidas y entrelazadas por infraestructuras viarias y espacios verdes.

El ejemplo de las Marinas de Cogolin servirá como modelo de un plan elaborado meticulosamente y construido del mismo modo. En 1965, ATEA + SETAP, en colaboración con los ingenieros Vernet y Paul y como asistentes técnicos la Sociedad Financiera para la industria del Turismo, proyectará un complejo portuario en una zona de 40 ha, en la cual el puerto de recreo ocupará más de la mitad con una capacidad de 1.500 amarres. El resto del programa vendrá definido por 600 residencias, equipamientos comerciales, técnicos y de recreo (*Techniques et Architecture*, vol. 34, n.o 1, 1971, 87-91). Al igual que otros planes elaborados por el Atelier, la estructura se ordena mediante tres grupos de asentamientos variables donde cada uno se posiciona de manera estratégica delante del puerto marítimo, entendido como el verdadero *espectáculo*⁴ de la intervención.

4 | Término usado por el arquitecto Jean Dimitrijevic para la explicación del proyecto (entrevista (grabada) facilitada al autor al arquitecto Jean Dimitrijevic, octubre de 2008, París; duración: 56 min).

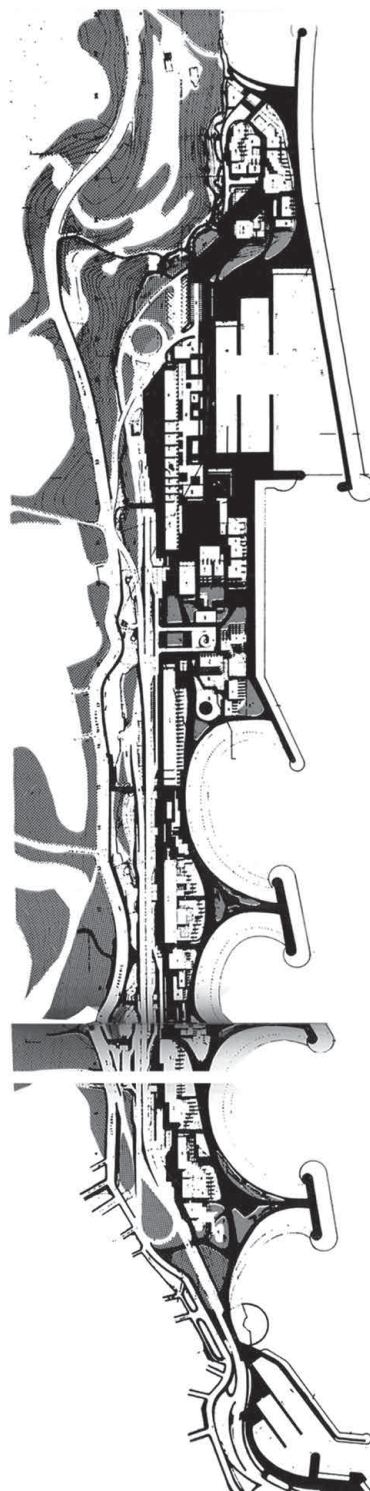


Fig. 4. Plano de desarrollo del litoral de Mourillon en Toulon, 1963.

Fuente: *Urbanisme*, vol. n.º 100, 1967, 50-51.

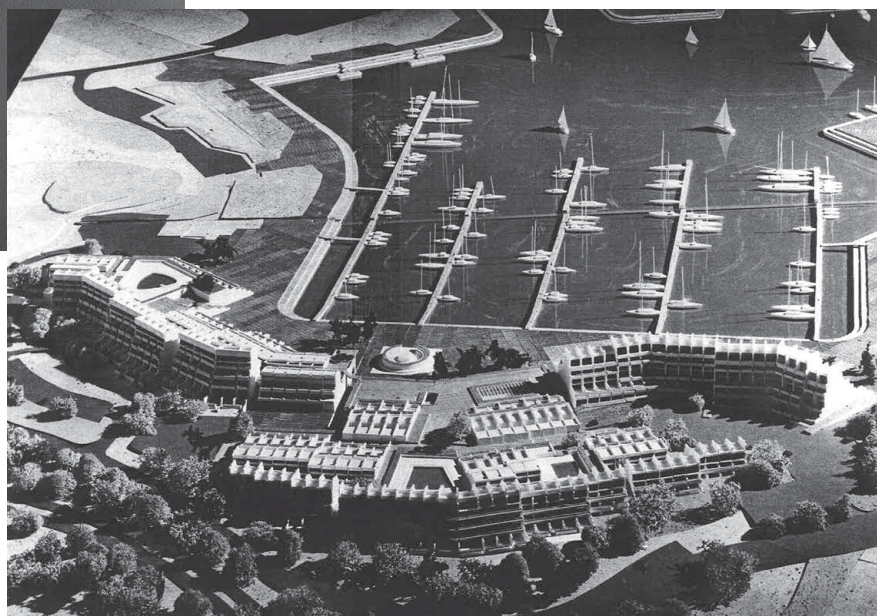


Fig. 5. Maqueta del proyecto turístico del Concurso Internacional Maspalomas-Costa Canaria, 1961.

Fuente: Biaugeaud, J., documento personal del autor, cortesía Pedro José Franco López.

Fig. 6. Maqueta del proyecto turístico de las Marinas de Cogolin, 1965.

Fuente: Dimitrijevic J., documentación personal del autor, cortesía de J. Dimitrijevic.



4. Formación en la École d'architecture de París (ENSBA), 1956-1959

La École Nationale Supérieure des Beaux-Arts (ENSBA) en París se convirtió en el centro de enseñanza de los miembros que dirigían el grupo ATEA + SETAP, encabezado por Guy Lagneau, Michel Weill y Jean Dimitrijevic y que más tarde pertenecerían al grupo del cuerpo docente de esta. La formación como urbanistas continuará en el Institut d'Urbanisme de la Universidad de París por parte de Guy Lagneau y Michel Weill, y en Massachusetts Institute of Technology para Jean Dimitrijevic.

La ENSBA en los años que el grupo SETAP gana el concurso de Maspalomas estaba siendo partícipe de una reforma en la enseñanza universitaria en París.

Algunos de los conceptos de esta reforma eran anunciados por el arquitecto Marcel Lods⁵ en sus primeros documentos, que describían el programa para 1956-1959 de la ENSBA: "...l'École tendera de former des esprits ouverts à l'universel..."⁶ y "...chaque élément de

la création fait partie d'un tout indissociable"⁷. Estas líneas servirán para proclamar algunas de las metas que la ENSBA deberá alcanzar en los próximos años, quizá adaptándose así al nuevo esquema de enseñanza, creación de la Dirección General de la Educación Artística (Consultar "documentos A y B". Archivos [IFA] Dossier Lods. 323 AA 12/1, 1958).

La nueva reforma en la educación, según constatan los textos del arquitecto-urbanista y profesor Marcel Lods, debía garantizar una enseñanza sólida, artística y técnica a los estudiantes. El nuevo sistema docente en la ENSBA tendría que entenderse como un nuevo centro de arte y arquitectura, como decía Lods "L'Association pour la création d'une École d'Architecture et d'un Centre expérimental d'Architecture et d'Art"⁸.

Estas palabras suscitaron la atención de la ministra de Educación de París y del secretario de Estado de Bellas Artes, que acabaron formalizando un plan de estudios del Comité Directivo de la ENSBA, donde se reflejaban los estudios de arquitecturas en tres ciclos: Propedéutica, dos años; estudios de Arquitectura, cuatro años, y *stages*, un año.

Los estudiantes en los cursos de Propedéutica debían demostrar sus habilidades y valores para la imaginación espacial y su sensibilidad para formas y colores a través de: conferencias, ejercicios prácticos de aplicación en grupo mediante fotografías⁹, y seminarios de diseños y construcción de modelos.

Nouvelle École; Construction-premiers documents 1956-1959, 18.

7 | "...cada elemento de la creación es parte de un todo indivisible"; ibídem.

8 | "La Asociación para la creación de una Escuela de Arquitectura y de un Centro experimental de Arquitectura y Arte", Archivos (IFA) Dossier Lods. 323 AA 14/2. Nouvelle École; Construction-premiers documents 1956-1959, s/n (introducción doc.).

9 | Técnica empleada en el grupo SETAP para el desarrollo del proyecto de Maspalomas. Entrevista (grabada) facilitada al autor al arq.

El segundo ciclo para los cursos de Arquitectura sería impartido durante cuatro años. En el segundo año se desarrollarían los trabajos relacionados con la planificación y la ordenación del territorio¹⁰, y era en ese curso en el que Guy Lagneau ejercía de profesor.

Además de las lecciones teóricas, se realizaban ejercicios prácticos mediante los ateliers, compuestos por un máximo de treinta estudiantes, profesores y asistentes. Estos ejercicios suponían un desarrollo en el conocimiento cultural y en los medios de expresión artísticos.

El arquitecto Guy Lagneau pertenecía, como otras personalidades de la arquitectura y del urbanismo en París en los años cincuenta y sesenta, al elenco de encargados y profesores responsables de alguno de los ateliers en la ENSBA.

Algunos de los organigramas de los ateliers de la época ilustran la metodología aplicada en cada uno de ellos. En el caso del atelier Lafaille-Lagneau, del cual el arquitecto Jean Dimitrijevic también formaba parte, correspondiente al curso 1952-1953, los proyectos tendrían un seguimiento de control por los profesores mediante diferentes fases de corrección, hasta llegar a la última a cargo del Comité de Dirección, además del tiempo que había para su elaboración, se nutrirían de clases teóricas mediante conferencias de profesores invitados externos a la ENSBA.

4.1. PROYECTOS DE LOS ATELIERS JUNTO A OTRAS UNIVERSIDADES

Los parques en áreas de viviendas
Los parques en áreas de viviendas
Grandes lagos y áreas de viviendas
(*figuras 8, 9, 10*)
Parques permanentes de exposición y construcciones temporales (*figuras 11, 12*)

Alain Naman (urbanista colaborador encargado del proyecto Maspalomas-Costa Canaria en el grupo SETAP), el 7 de julio de 2009, París; duración: 38 min.

10 | Ver Apéndice 2.

5 | Marcel Lods era arquitecto y urbanista, fundador de la Association Beaudouin et Lods y profesor responsable del Atelier Lods-Hernant-Trezini, en la ENSBA.

6 | "...la escuela trata de formar un espíritu abierto a lo universal..."; École d'Architecture de París, Archivos (IFA) Dossier Lods. 323 AA 14/2.



Fig. 7. Plano de desarrollo turístico de Vilamoura, 1965.
Fuente: Urbanisme, vol. n.º 101, 1967, 52.

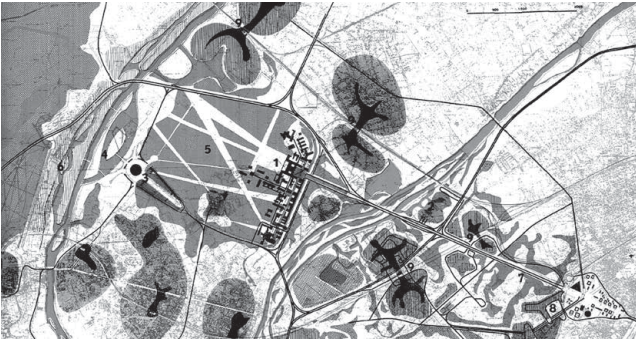
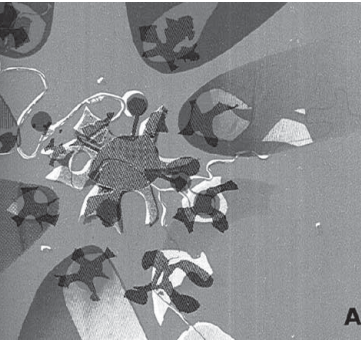


Fig. 8

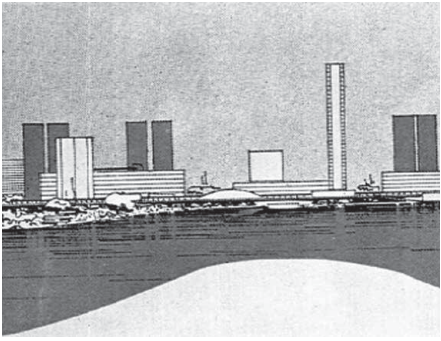


Fig. 9

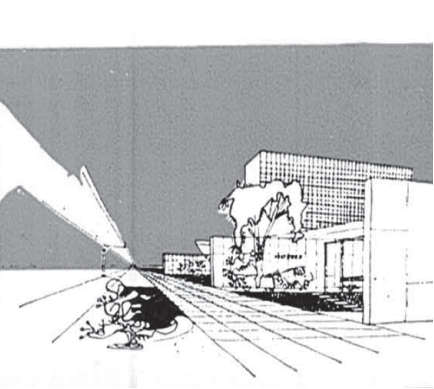
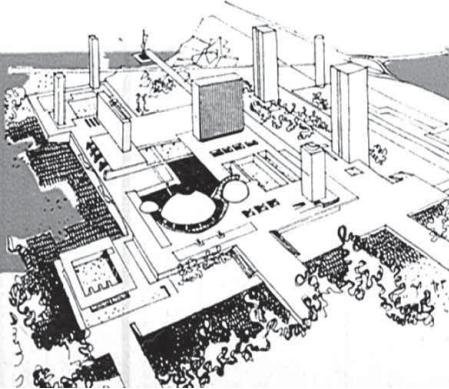


Fig. 10

Fig. 8. Barthe, Jean. Arq. D. P. L. G., atelier experto; ENSBA Atelier Camelot.
Fuente: Urbanisme, vol. n.º 82-83, 1964, 102-103.

Fig. 9. Atelier Beaudouin ENSBA; Atelier Vivien ENSBA; N'Difo IUUP; Athanassopoulos, Christos, École d'Architecture Atenas.
Fuente: ibídem, 104-105.

Fig. 10. Atelier Zavaroni; Atelier Arretche; Atelier Niermans.
Fuente: ibídem, 106-107.

Fig. 11. Atelier Madelain; Atelier Zavaroni; Atelier Lemaesquier.
Fuente: ibídem, 114-115.

Fig. 12. Atelier Lemaesquier; Alcina Hélène IUUP; Universidad de Belgrado.
Fuente: ibídem, pp. 112-113.

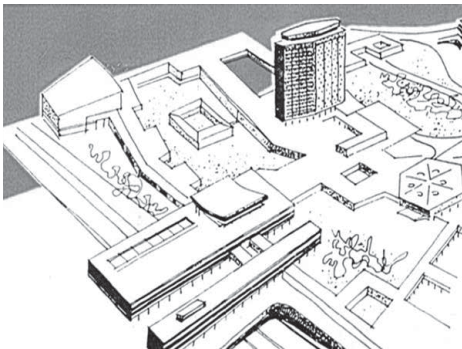
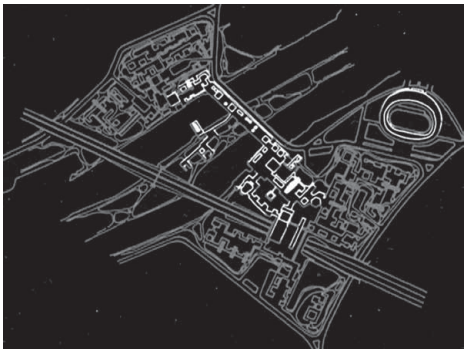


Fig. 11

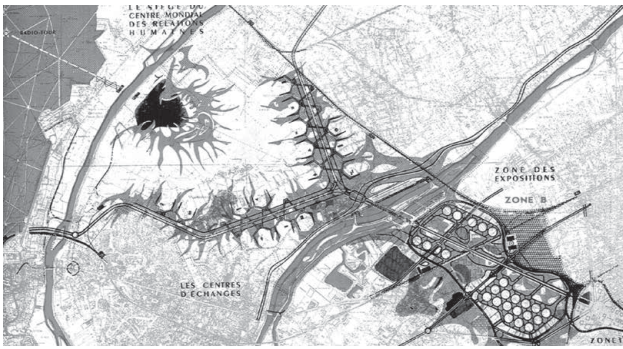
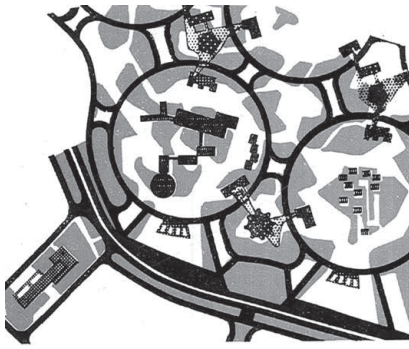
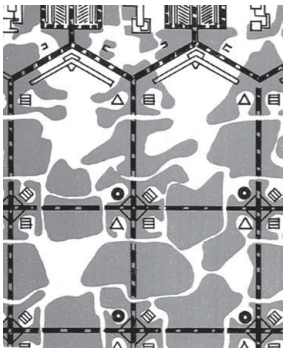


Fig. 12

Fig. 13. Jardín residencia Odette Monteiro.

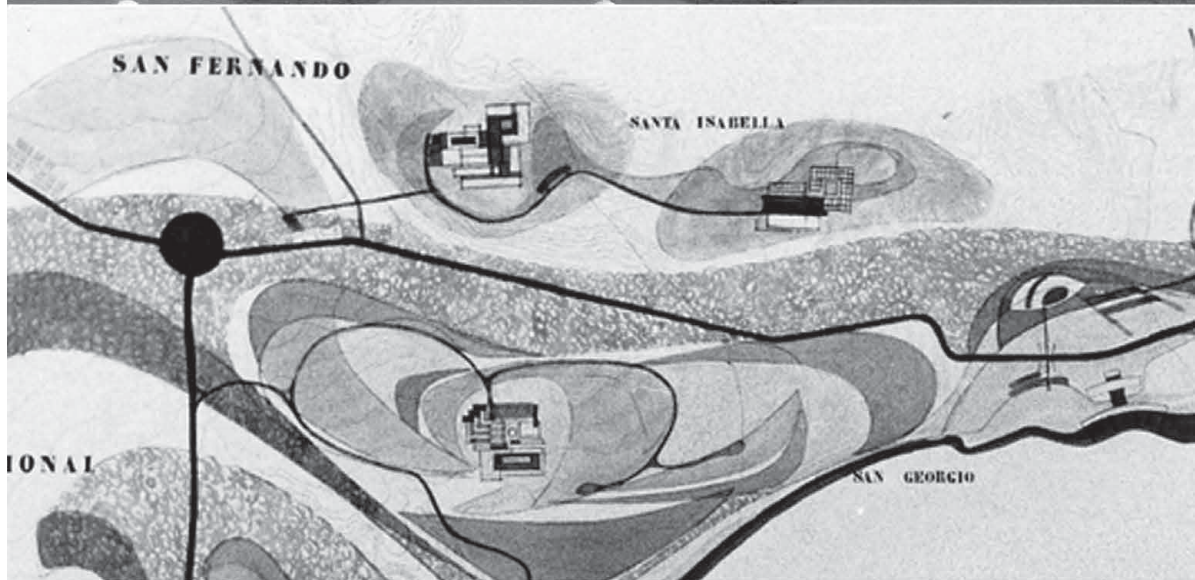
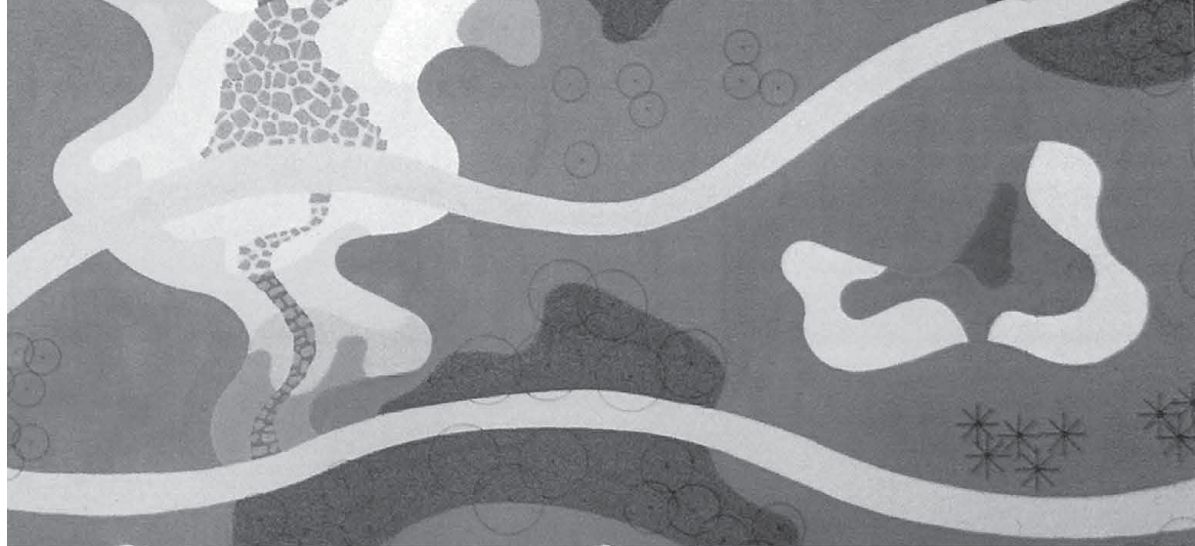
Fuente: Montero, M. I., 2001, 143.

Fig. 14. Detalle del plano del grupo SETAP en el Concurso de Maspalomas–Costa Canaria 1961

Fuente: Franco López, P. J. y Mendoza Quintana, A. T., 2004.

Fig. 15. Jardín residencia Olivo Gomes

Fuente: Montero, op. cit., 149.



5. Formas. Naturalezas y arquitecturas entrelazadas

El proyecto para el Concurso Internacional Maspalomas-Costa Canaria realizado por el grupo francés SETAP, destaca entre otras cosas por la claridad y elaboración de una geometría prodigiosa, capaz de albergar en su interior grandes masas vegetales, de contener infraestructuras turísticas en su núcleo y de estructurar el territorio por unidades entendidas como un sistema único.

Esta geometría simple en su trazado, abstracta en su forma y compleja por su capacidad de ordenar e interaccionar con la arquitectura y la naturaleza, recuerda, desde la óptica de las disciplinas más cultas, los trabajos de paisajismo del brasileño Roberto Burle Marx, las esculturas que crecen desde el aire del escultor Alexander Calder y los objetos evocadores transformados en recipientes del arquitecto Alvar Aalto, reconociendo de este modo la influencia del arquitecto de la SETAP Guy Lagneau hacia el trabajo del arquitecto finlandés (*Miroir*, vol. n.º 5, 1991, 52).

5.1. LA PLASTICIDAD NATURAL DE ROBERTO BURLE MARX

El paisajista de origen brasileño Roberto Burle Marx, conocido por alguna de sus intervenciones más emblemáticas como el parque de Ibirapuéra (1953), el parque del Este (1956) o el paseo de Copacabana (1970), destaca sobre todo por una geometría elaborada inspirada en el mundo natural.

Sus obras, tan diversas y ricas en formas y colores, no solo son entendidas en términos de paisajismo, sino también desde la música y la pintura, pasiones que le daban

la posibilidad de interaccionar con ellas. De modo que en ocasiones muchos de sus trabajos pueden llegar a confundirse con verdaderos cuadros o auténticas sinfonías, llenos de ritmos formales.

Sus fuentes de inspiración se nutren de la diversidad de culturas inherentes a su país natal y del profundo conocimiento que poseía de la naturaleza. Esto hizo posible que a lo largo de su obra adquiriera infinidad de formas reconocibles. El mundo natural le dio la oportunidad de expresarse libremente mediante creaciones plásticas a través de un lenguaje propio.

Las teorías que califican su plasticidad de aparentemente desordenada y casual son contrarias al pensamiento de Roberto Burle Marx, cuya persistencia en la creación y evolución de las curvas deja tan solo lo casual al mundo de lo natural.

La naturalidad al generar unas geometrías libres vinculadas con el mundo natural convierte a Roberto Burle Marx desde sus inicios en un verdadero moderno avanzado a su época. Su pasión por la pintura le dará la posibilidad de conocer los trabajos de Wassily Kandinsky, de Moholy-Nagy en los años de la Bauhaus de Weimar o de Vincent van Gogh, que serán los que hagan que su plasticidad estuviera llena de contrastes.

De esta manera, los jardines de Roberto Burle Marx revelan algunos de los elementos plásticos utilizados en sus pinturas. Esta disolución que existe entre los jardines y sus cuadros provoca una confusión en constante movimiento a lo largo de su carrera, que solo se puede llegar a entenderse en la obra de Burle Marx como artista.

Burle Marx trabaja constantemente sobre los conceptos de lo indisoluble e indisoluble, presentes en todos sus trabajos con la arquitectura del reconocido arquitecto Oscar Niemeyer. La plasticidad de formas onduladas y la superposición de planos sirven para ampliar el campo de acción de la arquitectura proyectada, mediante la vegetación. Como transición entre el objeto y el paisaje, el conjunto de Ibirapuéra representa claramente esta idea.

La estrecha relación que mantenía con los arquitectos brasileños y sus elogiados logros, como la intervención en la terraza del Ministerio de Educación y Salud (1938) entre otros, le llevarán a París en 1947 a la denominada *Reception des architectes bresiliens a Paris par l'architecture d'aujourd'hui* (*L'Architecture d'Aujourd'hui*, vol. n.º 11, 1947, s/n), dando a conocer su trabajo a los arquitectos que en aquel entonces conformaban el grupo de dirección y redacción de la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui*, como André Bloc, Pierre Vago¹¹, Marcel Lods, Toni Garnier, Henry Prost y Eugène Beaudouin. Todos ellos integrantes del cuerpo de dirección y docente de la ENSBA.

¹¹ | El arquitecto Pierre Vago fue miembro del jurado para el Concurso Internacional Maspalomas Costa-Canaria (1961).



Fig. 16. Instante que recoge las felicitaciones del presidente del jurado Van der Broek a D. Alejandro del Castillo y del Castillo, en los almacenes Guanarteme el 9 de enero de 1962, día de la inauguración de la exposición del concurso internacional de ideas Maspalomas-Costa Canaria. De izquierda a derecha: Manuel de la Peña, Pierre Vago, Luis Blanco Soler y Van der Broek.

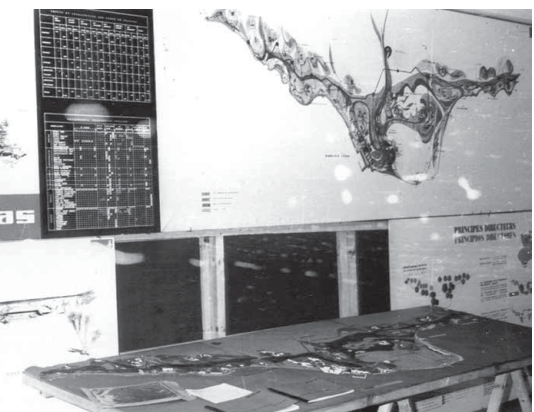
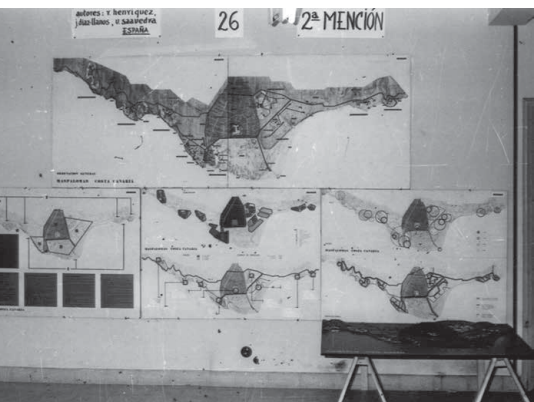


Fig. 17. Exposición Maspalomas-Costa Canaria, 1962, almacenes Guanarteme (Documento personal del autor, archivo de 15 fotografías de la exposición Maspalomas-Costa Canaria, 1962, b/n, 10x15 cm).

Proyecto presentado por el grupo SETAP, compuesto por cinco paneles, una maqueta, dos copias con la memoria explicativa y un dossier.



Los paneles presentan un plano a escala 1:5.000 de toda la intervención, una matriz, los principios y directrices con esquemas de las fases de ejecución de cada sector, esquemas viarios, etc., y dos perspectivas, una de ellas explica una de las zonas más importantes, con el muelle deportivo y el hotel, al oeste del oasis.

Fig. 18. La propuesta presentada por los tinerfeños Rubens Henríquez Hernández y Javier Díaz Llanos la Roche reciben una 2.ª mención. El material presentado en esta ocasión será cinco paneles y una maqueta. Los paneles presentan la intervención a escala 1:5.000, la memoria explicativa y una secuencia de esquemas de áreas de intervención, redes viarias y conexiones con las instalaciones.

6. Acontecimientos, proyectos para el Concurso Internacional Maspalomas Costa-Canaria

La zona sur de la isla de Gran Canaria fue objetivo de varias tentativas a principios de los años cincuenta para su explotación turística, entre las que destacan la propuesta paisajística de Nicolás María Rubió, la propuesta del hotel Maspalomas del arquitecto Manuel Martín Fernández de la Torre en la zona del oasis, y el diseño de un parador-tipo del arquitecto Eduardo Lافoret (Pescador Monagas, F. y Palmas de Gran Canaria, Las, 1997, 215-225), que servirán como primeras inspiraciones para la finca de Maspalomas, aunque nunca fueron llevadas a cabo.

Sin embargo, a principios de los sesenta, el primer concurso en España con fines turísticos realizado en Málaga, el Concurso Internacional de Ideas Zona Residencial

de Elviria, convocado por el promotor Salvador Guerrero, servirá a D. Alejandro del Castillo y del Castillo¹² para que la finca de Maspalomas suponga la segunda experiencia en el territorio español de los nuevos centros turísticos respaldados por el Plan de Desarrollo de Estado y por la reciente creación del Ministerio de Turismo¹³.

¹² | Leer introducción del artículo. D. Alejandro del Castillo y del Castillo tuvo conocimiento del Concurso Elviria a través del arquitecto D. Pedro Massiu; sin embargo, el arquitecto Manuel de la Peña será quién acompañe y gestione los trabajos del concurso, por sus relaciones en Madrid y su dominio de idiomas.

¹³ | El ministro Manuel Fraga Iribarne muestra gran interés por este tipo de iniciativas privadas

Algunas de las revistas de arquitectura de reconocimiento mundial¹⁴ anuncian la convocatoria del concurso, a las que se suma la prensa nacional, que escribe titulares como “Maspalomas, punto de atracción mundial” (Falange, 1 de octubre de 1961, 5) o “Maspalomas, la mejor playa de Europa” (Falange, 20 de junio de 1961, 3), dando a conocer las cualidades extraordinarias del sitio para la implantación de una ciudad turística. A causa del eco que tuvo el concurso entre arquitectos de todo el mundo, este quizá supuso el evento que más contribuyó a la construcción del imaginario turístico para la ciudad de Maspalomas, aún sin construir.

No cabe duda que el concurso fue la oportunidad de dar a conocer al mundo la finca de Maspalomas como el futuro complejo turístico capaz de recibir los 365 días del año 24 horas de sol, disfrutando de un clima primaveral acompañado del baño en el océano Atlántico.

El concurso sigue las pautas establecidas en el *Proyecto de reglamento de los concursos internacionales de arquitectura* recogidas en el anexo de *Proyecto de reglamento modelo de los concursos internacionales de arquitectura y urbanismo*¹⁵ publicado por la UIA en 1955. Conformado por un total de 53 artículos, se divide nueve capítulos, donde destacan algunos como: la inscripción y admisión de participantes; adjudicación de primas,

que suponen un desarrollo para el Plan del Estado. Asimismo, el ministro de Vivienda José María Martínez y Sánchez Arjona visitará las instalaciones de la exposición del concurso y tendrá conocimientos de los planes de Maspalomas y del plan de Las Palmas de 1962.

¹⁴ | La revista francesa L'Architecture d'Aujourd'hui publicó en sus apartados de concurso notas del desarrollo del concurso de Maspalomas-Costa Canaria en diferentes números de 1961.

¹⁵ | Miembros que conformaban el comité de la UIA: Paul Vischer (Suiza), Pierre Deprés (Francia), Patrick Abercrombie (Reino Unido), Georges Candilis (Grecia), Werner March (Rep. Federal Alemana). En calidad de observadores asistieron Pierre Vago y Robert Lebrecht. UIA, febrero de 1955.

recompensas e indemnizaciones; derechos de autor; cooperación de la UIA, y organización y publicidad del concurso.

La finalidad del concurso parecía estar clara, con lo que solo faltaba tener conocimiento de cuáles eran los pasos a seguir. Para ello la visita del promotor a los organizadores del Concurso de Elviria sirvió para conocer algunas de las pautas necesarias. En la elaboración del documento que recogía las bases del concurso, el promotor hizo participar a personalidades importantes tanto de ámbito local como nacional, como fueron D. Simón Benítez Padilla en los estudios geológicos, D. Felipe Gracia (meteorólogo del Ejército del Aire de Canarias) para el estudio climatológico de la zona, y Grabados Topográficos, SA, en Madrid para el levantamiento topográfico. Fue tal la magnitud de los detalles que el tribunal calificador elogió el trabajo realizado por la empresa Maspalomas-Costa Canaria.

El período de admisión quedaba comprendido entre el 1 de junio y el 1 de agosto de 1961; la inscripción reunió a 148 participantes de todo el mundo¹⁶. El día de recepción de los trabajos fue el 1 de diciembre y el fallo del jurado se proclamó el 9 de enero de 1962.

¹⁶ | El periodista Francisco García Torres en el periódico Falange de 1 octubre de 1961 anuncia, después del cierre de inscripciones, la participación de 148 concursantes (ocho japoneses, tres israelíes, tres turcos, dos yugoslavos, un argelino, un uruguayo, y de otros de países como Portugal, Francia, Italia, Mónaco, Suiza, Polonia, Dinamarca, Bélgica, Alemania, Suecia, Holanda, Estados Unidos, Inglaterra, México, Argentina, Finlandia, Canadá, etc., entre los que destacaban el predominio de franceses, polacos y holandeses). Sin embargo el geógrafo Ignacio Nadal Perdomo en 1983 habla de la participación de 141 participantes de veinticuatro países, con la representación de treinta españoles, veinticinco franceses, veinte polacos, ocho holandeses, ocho alemanes y siete japoneses (Nadal Perdomo, I.; Guitián Ayneto, C. El Sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginación, C.I.E.S., Lanzarote, 1983, pp. 80).

El tribunal calificador, según constata el reglamento de concursos internacionales de la UIA, debía estar compuesto por miembros de diferentes nacionalidades, siendo recomendable que uno de ellos fuera designado por la UIA para el cumplimiento de las bases. En este caso, el jurado estaba compuesto por Van der Broek (presidente), Holanda; Pierre Vago (miembro de la UIA), Francia; Luis Blanco Soler y Antonio Perpiñá Sebría, España; Franco Albini, Italia, y Manuel de la Peña Suárez (secretario), España.

La decisión del jurado eligió ganador por unanimidad el proyecto del grupo SETAP. La deliberación se llevó a cabo en los almacenes Guanarteme, que acogió durante los días 4, 5, 6, 7, 8 y 9 de enero de 1962 las 80 propuestas presentadas. Según recoge la publicación periódica de la UIA de 1962, de los 80 proyectos recibidos¹⁷, dos de ellos fueron descalificados por incumplir el artículo 11 que hace referencia al día de entrega y al anonimato de los proyectos.

Los 78 proyectos restantes fueron valorados según los criterios establecidos por el jurado, mediante los siguientes parámetros:

- 1.- Respetar las dunas, el oasis, los paisajes de fondo y las playas, evitando el uso masivo del delta.
- 2.- Creación de un centro turístico y no una ciudad.
- 3.- Composición general de calidad y no de cantidad.
- 4.- Creación de un centro turístico de atracción y diversión situado al oeste del oasis y en el entorno del mismo.

¹⁷ | La revista periódica de la UIA publica en 1962 la participación en el concurso Maspalomas-Costa Canaria de 80 participantes; sin embargo Ignacio Nadal Perdomo en el libro El Sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginación, mediante comunicación verbal con la empresa Maspalomas-Costa Canaria, afirma que son 81 proyectos los presentados y que la mitad fueron eliminados rápidamente por actuar sobre el espacio de las dunas.

- 5.- Distribución y clasificación de los grupos turísticos con una buena disposición de red de carreteras y accesos a las playas.
- 6.- Disposición y organización de los sistemas de espacios libres.
- 7.- Desarrollo de las fases y posibilidades de ejecución de las mismas.
- 8.- Análisis de los diferentes servicios.

Después de acordar los parámetros de evaluación para cada proyecto, se realizaron tres rondas de eliminación, descartando a 46 proyectos en la primera, 12 en la segunda y 8 en la tercera. Finalmente llegarían a la última fase un total de 12 proyectos, de los que tan solo 7 recibieron premio o el reconocimiento de alguna mención, repartidos de la siguiente manera:

1r premio: Proyecto n.º 969696, al grupo SETAP (Francia) .

2o premio: Desierto.

3r premio: Proyecto n.º 458900, al grupo encabezado por J. van den Bogaerde (Bélgica).
Ex-aequo: Proyecto n.º 981782, al arquitecto Jacques Karbowsky (Francia).

1a mención: Proyecto n.º 545875, al grupo de Cruz López Muller y José Luis Picardo, Carlos Picardo y Carlos Martínez Caro (España).

2a mención: Proyecto n.º 247412, al grupo encabezado por Jacek Preis (Polonia).

Proyecto n.º 279556, al grupo encabezado por Rubens Henríquez Hernández y Javier Díaz Llanos la Roche (España).

Proyecto n.º 362624, al grupo encabezado por Javier Barroso Ladrón de Guevara, José Martín Crespo Díaz y Ángel Orbe Cano (España).

El proyecto de SETAP, que persigue un modelo de ordenación para todo el territorio, tenía como uno de los objetivos principales conseguir una estructura urbana clara. Para ello, una de las características del proyecto es la forma y el modelo de ciudad que proyectaron, concentrando los servicios, las instalaciones y los equipamientos turísticos en diferentes *unidades* independientes y autónomas, ligadas todas entre sí por el sistema de la red viaria y espacios verdes.



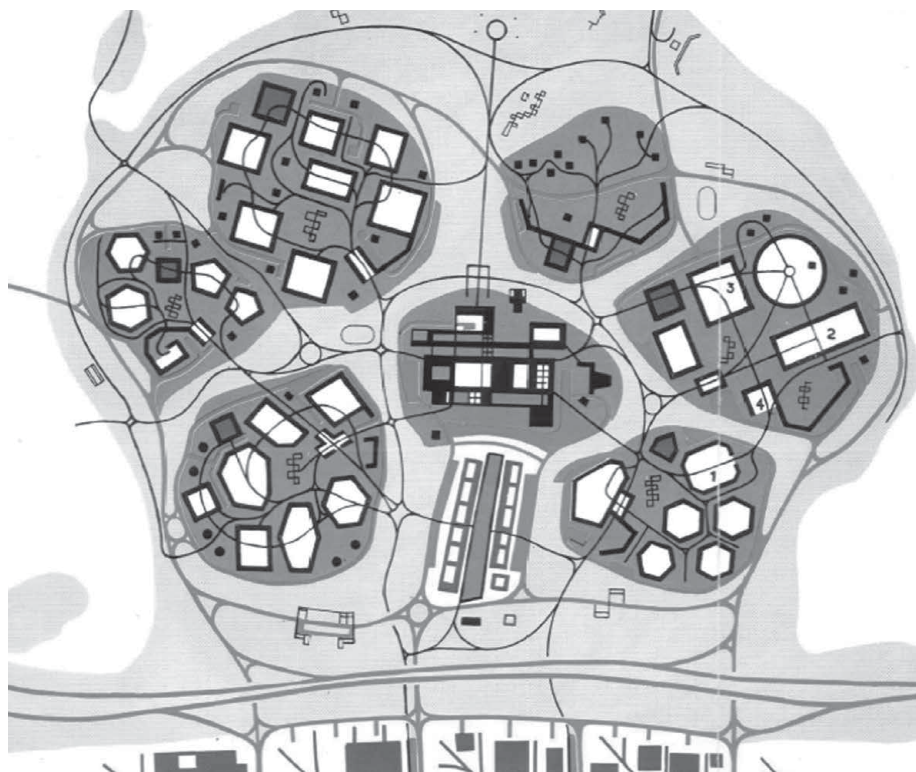


Fig. 19. Ciudad de 50.000 habitantes (Francia), André Gutton. Fuente: op. cit.

Fig. 20 (página anterior). Plano en Camboya, André Gutton. Fuente: op. cit., 418.

La particularidad de trabajar por unidades caracterizó el plan en un sistema de *zoning*, teoría muy desarrollada por el profesor André Gutton en la ENSBA. Las teorías referentes a la *zonage* definen las funciones que necesita el hombre en la ciudad y que deben pertenecer al paisaje urbano, concentrados en cuatro conceptos (habitar, trabajar, distraerse y circular). Un modelo de ciudad de Gutton (1952, 353) para 50.000 habitantes establece algunas similitudes que pueden existir con el proyecto para Maspalomas del grupo SETAP, como es la ciudad compuesta por unidades variables, la separación de las funciones, el estudio y trazado de las

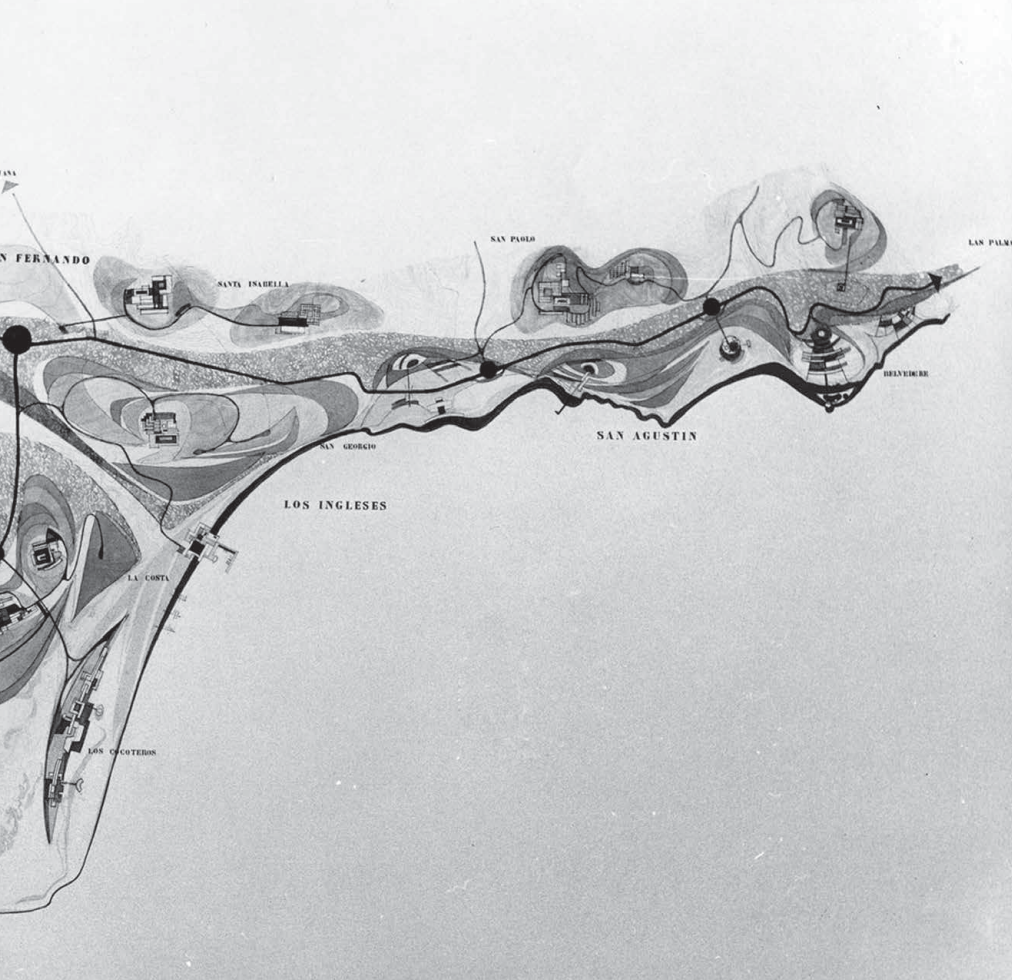
infraestructuras viarias, la concentración de usos, la plasticidad empleada en sus diseños y el predominio del verde como elemento natural dentro de la ciudad.

En el proyecto SETAP, con una superficie total de 2.000 ha tan solo sería edificable la mitad: con una densidad global de 60 hab./ha, alcanzaría una población total de 60.000 habitantes. Esto define la intervención con un alto respeto por el paisaje existente y con la valorización del mismo. La población estaría distribuida en siete unidades o sectores del siguiente modo: San Pedro (7.700 habitantes), Pasito Blanco (6.300 habitantes), ciudad de

Maspalomas (12.300 habitantes), Los Ingleses (9.800 habitantes), San Agustín (12.200 habitantes), Campo Internacional (4.400 habitantes) y San Fernando (7.000 habitantes). Cada uno de los sectores estaría equipado de infraestructuras de servicios turísticos, vías de acceso y áreas de espacios verdes.

El reparto de cada uno de los núcleos tiene como objetivo la construcción de habitaciones tras explorar una gran variedad tipológica de acomodamientos turísticos, como hoteles de lujo, hoteles de categorías inferiores, moteles, villas de lujo, bungalows, apartamentos, campos de recreo y, entre los equipamientos, figuran zonas para la población de servicio, muelles para embarcaciones de recreo, estacionamientos para vehículos, restaurantes y un hipódromo.

No obstante, en esta ocasión tan solo he esbozado algunos de los aspectos generales de la memoria que describe el proyecto de SETAP. Quizá de las publicaciones existentes hasta el momento, las que mejor detallan sus características son las publicadas en la revista francesa *Urbanisme* (vol. serie 34, n.º 87, 16-18) y las del autor Ignacio Nadal Perdomo (op. cit., 82-87), en el libro *El sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginación*. De este plan se respetará tan solo la primera intervención realizada en Maspalomas, con el restaurante La Rotonda, obra del arquitecto Manuel de la Peña y Michel Wiell, y los apartamentos Los Caracoles, con un tratamiento del espacio exterior con vegetación autóctona. El resto de las intervenciones se realizaron a modo de planes parciales y especiales que poco tendrían que ver con el proyecto inicial del grupo SETAP. Sin embargo, las sucesivas operaciones de urbanización durante los años sesenta y setenta respondieron a las expectativas de las primeras oleadas de un turismo de masas que habían escogido para sus vacaciones la ciudad de Maspalomas.

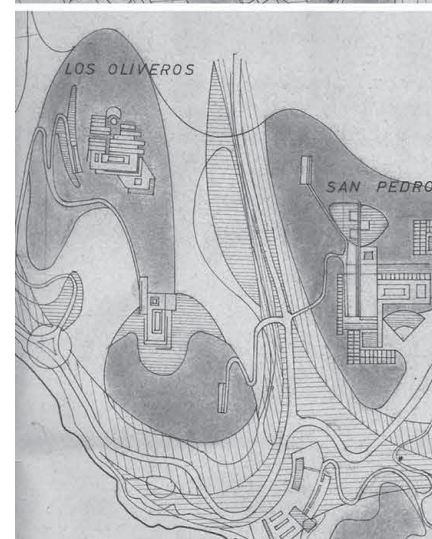
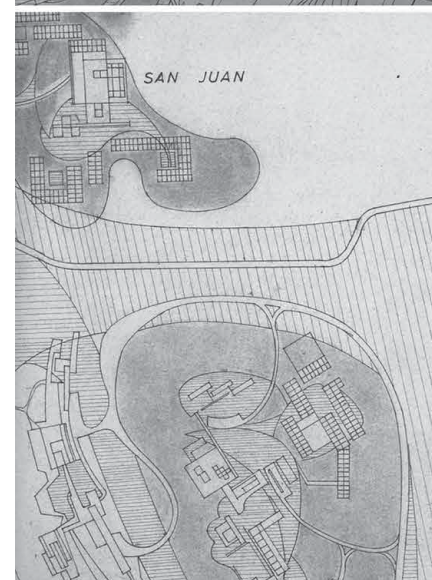


urbanista Guy Lagneau, jefe del plan de extensión de París en 1960 y profesor de la ENSBA, junto al urbanista Michel Weill y el arquitecto Jean Dimitrijevic realizaron en sus diecinueve años de actividad (1953-1972) para SETAP casi doscientos proyectos, con gran experiencia en la creación de desarrollos regionales, nuevas ciudades, centros turísticos, equipamientos y viviendas.

El proyecto de la SETAP destaca por su lectura e interpretación implacable del territorio de Maspalomas. La admiración por el paisaje existente (respeto de las dunas, el oasis y el delta), la construcción de un nuevo paisaje dinamizador capaz de acoger las instalaciones de acomodación (hoteles, apartamentos, etc.) y servicios turísticos, son representados

por una geometría ondulada que recuerda a la creación de formas de otros referentes de la cultura moderna de aquel momento y por una arquitectura puramente racionalista.

El plano del concurso dio la posibilidad a la “finca de Maspalomas” de poder construir la ciudad que todos imaginaban para ser un centro turístico de ámbito internacional, y la SETAP supo darle una “forma” imperiosa, convirtiéndose en el primer documento de ordenación de la actual ciudad turística Maspalomas-Costa Canaria.



BIBLIOGRAFÍA

Archivo personal arq. Jean Dimitrijevic. *Doc. personal del autor, cortesía Jean Dimitrijevic*, b/n, 21 x 29 cm.

Archivos (IFA) Dossier Lods. 323 AA 12/1, 1958.

Archivos (IFA) Dossier Lods. 323 AA 14/2. Nouvelle École; Construction-premiers documents 1956-1959, s/n.

Archivos (IFA) Dossier ATEA-SETAP.133 IFA 12/1.

Biaugeaud, J. *Documento personal del autor, cortesía Pedro José Franco López*, foto maqueta, proyecto Maspalomas-Costa Canaria, grupo SETAP. (3) b/n; 23 x 17cm, edn, s.ed, s.l.

Bordes Caballero, Felix Juan. *La urbanización del ocio: hacia el establecimiento de un modelo de ciudad para vacaciones en el archipiélago canario*. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Mutua Guanarteme, 1990.

Cáceres Morales, Eduardo. *Plan, Planeamiento, Planeamiento en Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria: Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, Departamento de Publicaciones, 1977.

Cano Lasso, J. *Estudio Cano Lasso*. Madrid: Munillalera, 1995.

Documento personal del autor, archivo de 15 fotografías de la exposición Maspalomas-Costa Canaria, 1962 (almacenes Guanarteme), b/n, 10 x 15 cm.

Entrevista (grabada) facilitada al autor al arq. Alain Naman (urbanista colaborador encargado del proyecto Maspalomas Costa-Canria en el grupo SETAP), 7 de julio 2009, París; duración: 38 min.

Entrevista (grabada) facilitada al autor, a D. Alejandro del Castillo (hijo del promotor) 4 enero 2008, Las Palmas de Gran Canaria; duración: 132 min.

Entrevista (grabada) facilitada al autor al arq. Jean Dimitrijevic, octubre 2008, París; duración: 56 min.

Falange 1 octubre 1961, pág. 5 -*Falange* 20 Junio 1961, pág. 3.

Fernández Perdomo, Octavio. La urbanización Campo Internacional de Maspalomas: El final y el comienzo de un modelo, *VI Congreso Internacional de Expresión Gráfica Arquitectónica, referente al "Pensamiento Gráfico y Proyecto Arquitectónico"*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Servicio de Publicaciones, 1999.

Fernández Perdomo, Octavio. Confusión o intencionalidad del dibujo del planeamiento urbanístico : "El caso de Maspalomas Costa Canaria, en: O. Fernández Perdomo, *Acta Congreso Internacional de Expresión Gráfica Arquitectónica*, 1998.

Franco López, Pedro José; Mendoza Quintana, A. T. *Maspalomas: las raíces del progreso 1964-2004 : los inicios de la zona turística : homenaje a los pioneros del trabajo hostelero*. Gran Canaria: PeJota / TeeMe, Gran Canaria, 2004.

Gutiérrez Herreros, Virgilio. *Arquitectura moderna y turismo: 1925-1965*. Valencia: Fundación DCOMOMO Ibérico, 2004.

Guy Lagneau, l'homme des premiers plans de la ville nouvelle, 1991, *Miroir*, vol. n.º 5.

Gutton, André. *Conversations sur l'architecture: cours de théorie de l'architecture professé à l'École Nationale Supérieure des Beaux-Arts*. París: Vincent, Fréal & Cie edn, vol. VI, 1952.

L'aménagement du Litoral du Mourillon, par l'Atelier d'Architecture Lagneau, Weill, Dimitrijevic, *Urbanisme*, vol. n.º 100, 1967.

L'aménagement touristique de Vilamoura, Algarve-Portugal, par C. L. Baker, J. Caetano et J. Dimitrijevic, 1967, *Urbanisme*, vol. n.º 101, 1967.

Les Marines de Cogolin: Dans le Golfe de St-Stropez; arquitecto Dimitrijevic, Jean, *Techniques et Architectures.*, vol. 34, nº1, octubre 1971.

Manuel de la Peña: una arquitectura contemporánea para la cultura del ocio, *Basa*, vol. n.º 26, 2002, pp. 8-43.

Montero, Marta Iris. *Burle Marx. El paisaje lírico*. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

Nadal Perdomo, Ignacio; Guitián Ayneto, Carlos. *El Sur de Gran Canaria: entre el turismo y la marginación*, C.I.E.S., Lanzarote, 1983.

Pescador Monagas, Flora. *Viaje a través del patio*, Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 1997.

Reception des architectes bresiliens a Paris par l'architecture d'aujourd'hui, L'Architecture d'Aujourd'hui, vol. n.º 11, junio 1947.

Séminaire et Atelier Tony Granier, *Urbanisme*, vol. n.º 82-83, 1964.

Santa Ana, Mariano de. *Paisajes del placer, paisajes de la crisis*. Lanzarote: Fundación César Manrique, 2004.

Un Atelier d'architecture À Paris, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n.º 29, mayo 1950.

Un grand Project touristique aux îles Canaries: Maspalomas par la S.E.T.A.P., *Urbanisme*, vol. serie 34, n.º 87, 1965.

APÉNDICE 1. LISTADO DE DESARROLLOS TURÍSTICOS EN EL ATELIER ATEA + SETAP

1961. Maspalomas, propuesta de desarrollo en la zona costera de 20 km, 40.000 camas, Concurso Internacional UIA, 1.er Premio, Gran Canaria, España. Comité D. Alejandro del Castillo y Bravo de Laguna.

1963. Castagne, conjunto de 80 ha en una franja costera, Córcega, Francia. SCI Portiglio.

1963. Desarrollo del litoral de Mourillon a Toulon, Var, Francia. Cámara de Comercio de Toulon.

1963. Bungalow-Ciudad de vacaciones, Concurso Arts Ménagers, 2.o Premio, Seine, Francia. Arts Ménagers.

1964. Le Grand Travers, propuesta de desarrollo de una estación balnearia de 16.000 camas, Saboya, Francia. Sotamo.

1965. Meribel, propuesta de desarrollo de una estación de deportes de invierno 16.000 camas, Altos Pirineos, Francia. Sotamo

1965. Desarrollo turístico de la franja costera, futura reserva EDF Sainte-Croix de Verdon, Var, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1965. Vilamoura, propuesta de desarrollo de una estación balnearia de 50.000 camas, Algarve, Portugal. Lusotur.

1965. Le Mongie, propuesta de desarrollo de una estación de deportes de invierno de 4.000 camas, Altos Pirineos, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1965. Las Marinas de Cogolin, conjunto residencial de 600 residencias y puerto de placer para 1.500 amarres, Var, Francia. SCI las Marinas de Cogolin, SFIT.

1967. La Mongie, conjunto de Chalets, Altos Pirineos, Francia. Castells Frères.

1968. Desarrollo de los valles de Lot, propuesta de desarrollo, Lot y Gar, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1969. Super Barèges, propuesta de desarrollo de una estación de deportes de invierno de 4.000 camas, Altos Pirineos, Francia. Dirección Departamental de los Equipamientos.

1970. Estudios de consecuencias económicas y turísticas de la terminación de las rutas de los Grandes Pirineos.

1971. Vilamoura, propuesta de desarrollo del centro principal, Concurso Mención, Algarve, Portugal. Lusotur.

1971. Meribel- Vallon, grupo de chalets colectivos, Saboya, Francia. Sotamo.

1972. Maspalomas 2, propuesta de desarrollo de un complejo turístico de 200.000 camas, Gran Canarias, España. Comité D. Alejandro del Castillo y Bravo de Laguna.

APÉNDICE 2. PLAN DE ESTUDIOS DE LA ENSBA 1956-1958

ESTUDIOS TEÓRICOS, 2o CURSO

La ordenación del territorio (planificación)

- Historia de Desarrollo Urbano.
- Antigüedad-Edad Media.
- Renacimiento-Época Moderna.

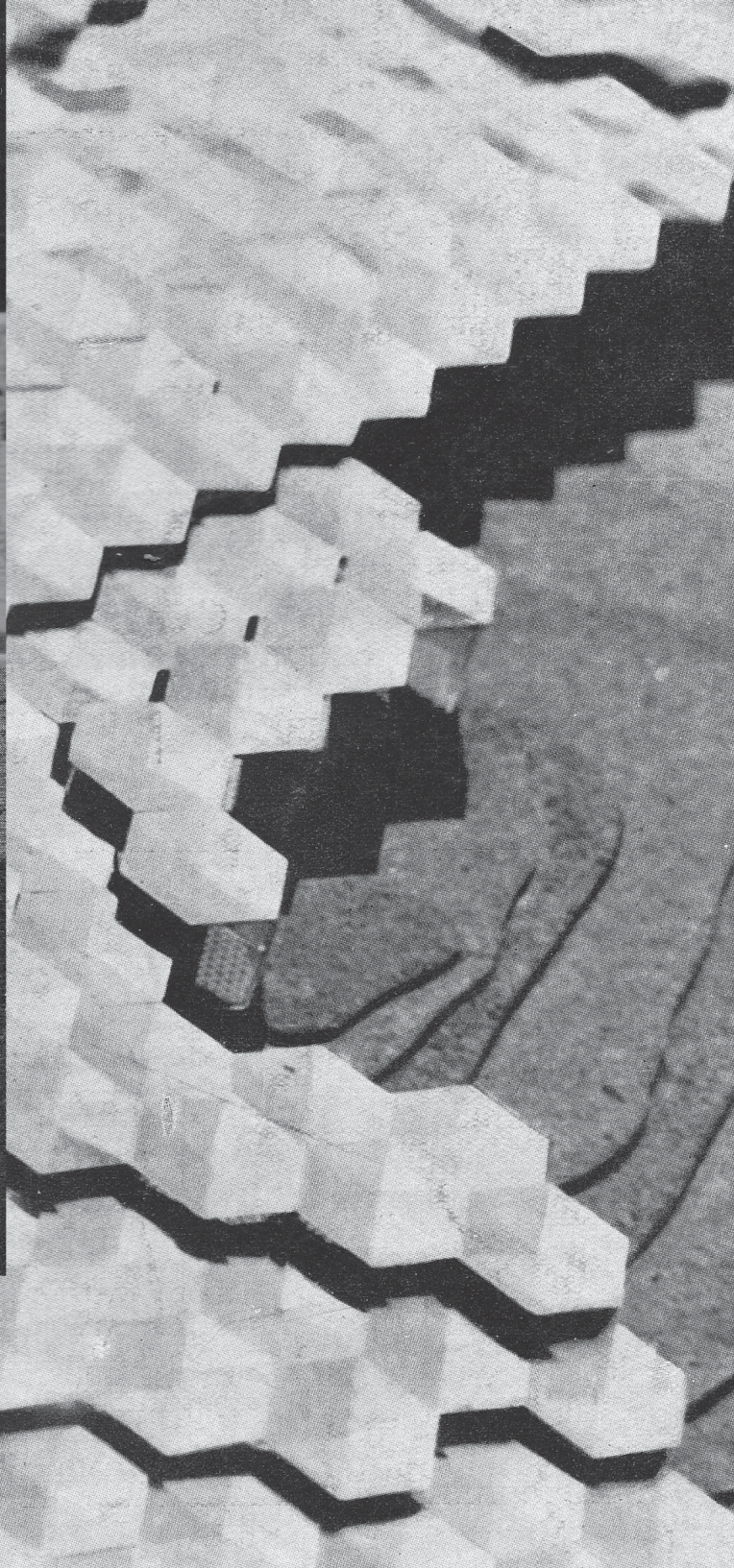
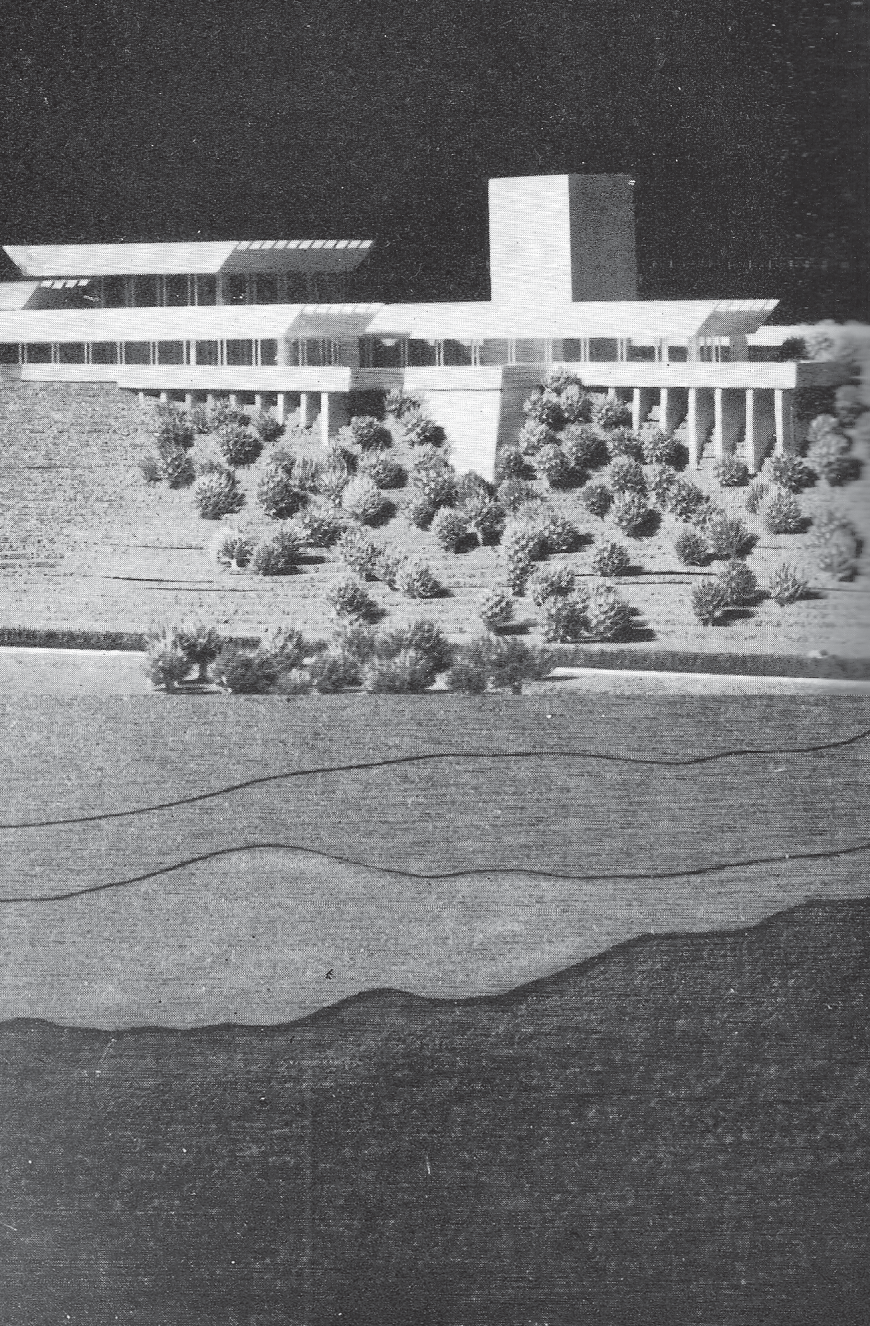
Planificación

- En el plano internacional.
- En el plano nacional.
- En el plano regional.
- En el plano de la ciudad.

Los plazos de ejecución: los planes de desarrollo para el mismo nivel

- Encuesta.
- Elementos de la investigación operativa.
- Grids.
- Planes maestros.
- Los mapas detallados.
- Los elementos de estos planes de lugares de producción, el intercambio, el consumo, la residencia, la cultura, el ocio, la atención, la adoración.
- Tráfico-parking.

Levantamientos topográficos, bocetos y planificación de proyectos, ejercicios prácticos del curso previsto por el Atelier.



5.1. Los primeros pasos en la Costa del Sol, el rastro entre la huella y la señal. **5.2.** El Concurso internacional de Elviria. **5.3.** Ensayos para un Atlas de la Costa del Sol Occidental: Cartografías para la comprensión de un fenómeno complejo.

5. Metrópolis Costa del Sol: de la arquitectura al paisaje

5.1.

Los primeros pasos en la Costa del Sol, el rastro entre la huella y la señal

Juan Gavilanes

RESUMEN

El desarrollo turístico, económico y urbanístico de la Costa del Sol brinda una excelente oportunidad para analizar las posibilidades de relación con el entorno en un territorio muy poco explotado, casi virgen. La ocasión permite descubrir cuáles fueron las distintas sensibilidades al tener constancia de la fragilidad de un área de fuerte presencia natural sobre la que inevitablemente había que intervenir.

Si seguimos el rastro dejado por estas intervenciones, encontraríamos al menos dos maneras diferentes de enfocar la cuestión. Por un lado, actuaciones que parten de la exploración del lugar como fuente de soluciones y, por otro, aquellas de carácter ilustrado, más racionalista, que muestran una voluntad clara de orden intrínseco.

ABSTRACT

Tourist, economic and urban development in la Costa del Sol provides an excellent opportunity to analyze relationship possibilities with a nearly virgin territory. This chance allows us to discover what the different sensibilities were when having proof of the fragility of an area with a strong natural presence inevitably to be took over.

If we follow the trace left by these interventions, we can find at least two distinct approaches. On the one hand, those starting with the exploration of the territory as a source for answers, and on the other hand the more rationalistic ones, showing a clear wish of an intrinsic order.

1. Primeros pasos, el rastro sobre la huella y la señal

Unos niños juegan en una terraza escalonada. La imagen de arquitectura vernácula de La Alpujarra granadina, utilizada por Fernando Higueras y Antonio Miró (1965a) como referencia para su proyecto de apartamentos en Punta de la Mona, no puede sino incitar una reflexión sobre la huella de la presencia del ser humano en la naturaleza (*figura 1*).

En estos asentamientos de carácter popular y con una profunda tradición vernácula en este territorio, se puede comprobar cómo la relación con el entorno próximo es inmediata y cómo se demuestra su respeto al medio desde la necesidad y la falta de medios materiales. El paisaje circundante es capaz de mantener sus rasgos, en buena parte debido a la pobreza de esta sociedad rural y, por tanto, de sus paisanos. Es esto algo que se demuestra desde la precariedad y la consecuente obligación de depurar cualquier intervención y procurar afinarla al máximo, debido a la dificultad física que supone cualquier cambio posterior. Por ello, se puede decir que condiciones físicas, entorno económico y tecnología se traducen en un paisaje heredado, estado natural de las cosas, del cual también se puede extraer un cierto aprendizaje para operaciones de proyecto o planificación, cuando los factores de partida se vean modificados. Algo que durante el siglo XX y en la actualidad ha ocurrido sistemáticamente desde el desarrollo tecnológico y la evolución de los medios de transportes colectivos, a una velocidad vertiginosa y con una capacidad de transformación muy superior a la de siglos anteriores.

El desarrollo turístico de la Costa del Sol fue motivado por una potente evolución económica que afectó a todo el país y llevó consigo una fuerte transformación urbanística. A su vez y desde un análisis de lo que aconteció en sus orígenes, brinda una excelente ocasión

de estudio sobre cuáles fueron las posibilidades de relación con el entorno en un territorio muy poco explotado, casi virgen hasta esas fechas. La ocasión permite descubrir cuáles fueron las distintas sensibilidades, que las hubo, cuando tuvieron constancia de la fragilidad de un área de fuerte presencia natural, con una población fundamentalmente rural y escasa o casi nula urbana, sobre la que inevitablemente había que intervenir.

A principios de los años sesenta del siglo pasado desde las más altas posiciones del Estado franquista, y más concretamente por parte del ministro de la Vivienda, se empezaba a ser consciente del fuerte desarrollo que la construcción y el turismo habían ido adquiriendo desde principios de los años cincuenta. Los comentarios que se publican hacen mención a que ya se detectaron algunas iniciativas que perjudicaban el conjunto, al estropear puntos de vista del paisaje o interferir inadecuadamente en la utilización más apropiada de terrenos y playas (Martínez y Sánchez Arjona 1961, 3).

Estos motivos provocaron que el Estado demandase la redacción y aprobación, el 26 de noviembre de 1960, del Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol en la provincia de Málaga, cuando la Oficina de Estudios que lo redactó estaba dirigida por el arquitecto Luis Blanco Soler. Su principal propósito fue el de ordenar el crecimiento de los municipios inferiores a 50.000 habitantes, que eran la mayoría de los que se situaban a lo largo de su apetecida costa, para el turismo internacional. Entre los pocos análisis críticos posteriores a la exposición pública del plan, se hacía mención a lo que suponía su difícil topografía, que hacía exigible un tratamiento acertado para el emplazamiento y distribución de los diversos núcleos existentes o que se tenían que crear (Paz Maroto 1960, 35).

Más allá de que la administración del Estado fuese o no responsable del impacto del desarrollo turístico sobre el territorio de la Costa del Sol y de el grado de aplicación, que fue bastante bajo, del Plan de Ordenación, siempre existieron iniciativas de carácter privado, conscientes del lugar en el que se implantarían los proyectos. El nuevo habitante traído por el turismo, desconocedor del paisaje previo, establecería una nueva relación con el entorno circundante, para de esta manera tener acceso al cielo, las nubes, la brisa y también las vistas al mar, que se mostrará en la mayoría de los casos como el motivo dominante de proyecto (Utzon 1962, 114, 123).

Aun así, el conocimiento de este entorno nos muestra un valor añadido que incidirá en lo anteriormente expuesto, y esta es la condición dual de esta costa: su doble carácter interior y costero en la naturaleza de los terrenos (Consejo Superior de Arquitectos de España et al. 1960a). Algo que entenderíamos rápidamente si hiciésemos una sección de cualquier punto de la misma, de oeste a este, ya sea por Estepona, Marbella, Mijas, Benalmádena, Torremolinos, Torrox, Nerja, Almuñécar, etc. Este corte nos demuestra que la naturaleza del lugar se enmarca por lo general entre el mar y la montaña; desde cualquier playa, la elevación de cota hacia el

Fig. 1. Terrazas de La Alpujarra
Fuente: revista Hogar y Arquitectura, n.º 58, 1965.



interior es inmediata, la orografía global de este territorio ya permite encontrar posiciones privilegiadas desde las que, no tanto dominar el paisaje, como que este penetre por los poros de su observador. Y esto es algo que demanda y necesita el nuevo visitante, en su huida temporal de la ciudad, solo falta dar cobijo a esos enclaves.

No se puede dejar de tener en cuenta que el fuerte desarrollo del turismo en esos años lo motivó un empuje favorecedor del Estado, tímidamente regulado, en aras de que la iniciativa privada —y por tanto empresarial— tomase la palabra, algo que en pocos años excedería cualquier previsión y que dejaría cicatrices fácilmente reconocibles a día de hoy.

No obstante, y aunque los modelos estaban por descubrir, una serie de intervenciones mostraron su carácter prototípico; primeros lances para enfrentarse a un nuevo programa, habitante y entorno. Se descubre en estas intervenciones de arquitectura comercial su calidad desde el propio proyecto, que funciona como regulador de intereses. Una serie de arquitectos se enfrentaron, desde la concepción del proyecto, al nuevo reto con propuestas suficientemente ricas y variadas para tener que ser tenidas en cuenta, y en las que la intervención del arquitecto consiguió definir la solución sin necesidad de intermediarios ni de excesivas regulaciones. Unas todavía perviven para seguir demostrando estas posibilidades, otras se quedaron en proyecto y no pasaron a la siguiente fase del proceso.

Si seguimos el rastro dejado por estas actuaciones, de carácter muy poco urbano por su situación distante de los núcleos de población, al menos encontraríamos dos maneras diferentes de enfocar la cuestión.

Por un lado, aquellas intervenciones que parten de la exploración del lugar como fuente de soluciones, ya sea desde sus condiciones naturales originales, de carácter físico, orográfico, botánico o climático, o por la manera en que había sido colonizado por sus habitantes oriundos.

Por otro lado, nos encontramos con intervenciones de carácter ilustrado, más racionalista,

que muestran una voluntad clara de orden intrínseco, organizador, regulador y freno del ya detectable desorden urbanístico. Serán propuestas que irán más allá de las pautas que

pueda indicar el entorno próximo y con una intención centralizadora, aglutinadora de acontecimientos que se identifiquen en el entorno entre la señal y la marca.



Fig. 2. Concurso de Elviria, propuesta de Utzon. Fuente: Utzon J., 1962, 119.

2. Huellas de bajo impacto como adaptación al entorno

Una atenta mirada a uno de los planos de la propuesta de Utzon para el Concurso de Elviria (Utzon 1962, 114, 123) permite no solo descubrir impreso un término profundamente relacionado con la única explotación agrícola posible hasta la llegada del turismo en esta zona, sino también acceder a la manera en la que los habitantes originales ocupaban este territorio, organizaban la manera de explotarlo y contribuían a su colonización y a su reconocimiento como paisaje meridional mediterráneo. Algo que, como se podrá comprobar en el desarrollo de la investigación, fue algo que llegaron a compartir algunos de los arquitectos de los inicios del turismo.

El término que descubrimos es: la *pasera*. Una *pasera* es el lugar de secado de la uva para hacerla pasa; en ella se madura al sol la uva moscatel que más tarde se convertirá en la mejor

pasa del mundo. Su cultivo y elaboración es totalmente artesanal. Y su extensión a lo largo de la provincia de Málaga, y por tanto también de su costa, tiene que ver con una de las explotaciones agrícolas más importantes del siglo XIX, hasta los estragos de la filoxera, que dio fama al vino dulce de Málaga, exquisito caldo requerido en todo el mundo, incluso por el zar de Rusia. Parte de la producción se dedicaba al vino y otra parte a la pasa, ligándose las paseras por lo general a las viviendas de los campesinos.

Todavía hoy día quedan multitud de paseras, sobre todo diseminadas por buena parte de La Axarquía, en la costa oriental de Málaga, hasta hace poco mucho menos desarrollada desde el punto de vista turístico.

Las paseras se caracterizan por localizarse en terrenos inclinados un 12 %, con unas



Fig. 3. Paseras en La Axarquía.

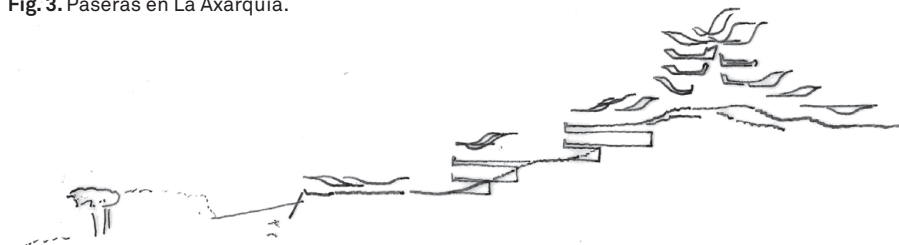


Fig. 4. Concurso de Elviria, dibujo del autor sobre sección propuesta. Fuente: Utzon J., 1962, 119.

dimensiones aproximadas de 10 x 4 m y orientación norte-sur. Tienen un cabecero en el centro que sirve para extender unos toldos hacia los laterales, que protegerán la uva de la humedad o la lluvia durante las tres semanas del proceso de deshidratación, que será de aproximadamente tres semanas, entre septiembre y octubre.

Por lo tanto, no es nada casual que aparezca el término pasera en el plano de Utzon y consecuentemente en el plano que usaron los concursantes del Concurso de Elviria, y dice mucho de cuál era la ocupación de este territorio en los momentos previos al turismo. También nos indica una manera de utilizar el abrupto terreno de estos lagares, desde una explotación racional. Las paseras no dejan de ser unas células rectangulares delimitadas por bancales de mampostería, y por tanto obra del hombre, que se adaptan a la ladera. Y este es el punto en común con los proyectos que de manera más orgánica atienden a la orografía siempre presente.

En 1960 se convoca el Concurso Internacional de Ideas para la Ordenación de la Zona Residencial Elviria, amparado por la UIA, con el objeto de llevar a cabo una urbanización que fuese modelo dentro de la Costa del Sol española (Consejo Superior de Arquitectos de España et al.). Una de las propuestas es la de Utzon, publicada de manera completa por primera vez en la revista *Zodiac* en 1962 como una de las obras de referencia donde se ejemplificaba el contenido del famoso artículo "Platforms and Plateaus". Posee un gran interés el plano de sección que muestra, extensible al resto de la costa malagueña, en el que se aprecia el desnivel topográfico donde se terminan de reconstruir las plataformas sobre las que se asientan las abocetadas cubiertas; la sugerencia de su indefinición nos hace soñar con la bondad del proyecto. Utzon termina de recomponer el corte del terreno para ampliar la superficie de apoyo; en este caso no se hace necesario construir una

pirámide porque la ladera ya se torna un lugar privilegiado para las vista del mar. Pero la estrategia de Utzon, genérica en su artículo, debe responder a la realidad topográfica del plano original del Coto de los Dolores; las curvas de nivel zigzaguean, determinando un perfil de entrantes y salientes, nada regular. Utzon extiende su propuesta como unos dedos que buscan las coronaciones posibles que completan la falta de espacio con movimientos de tierra y construcciones semienterradas donde asentar las leves cubiertas. Estas cubiertas, casi como los toldos ligeros de las paseras, se posan en una serie de secuencias de rectángulo y cuadrados sobre el terreno colonizado. Los edificios para la comunidad se distinguen por su traza radial y por su ubicación en las zonas más altas, lugares más de acrópolis, donde se ubica lo que Utzon denomina un centro humanístico, en el que los valores artísticos y culturales en todos sus aspectos complementan el carácter de media montaña de la parte alta del asentamiento (Reyero y Arias 1961, 12-13).

La propuesta intenta hacerse posible indagando para hacer una intervención poco agresiva, propia de un asentamiento casi rústico o preindustrial, de naturaleza amable, que no llega a merecer mención alguna en el acta final del concurso, que sí destacará de otras propuestas, la disposición de ciertas ordenaciones con posibilidad de perspectiva muy variada, situadas en función del paisaje o la conservación del pinar existente entre otras (Consejo Superior de Arquitectos de España et al. 1960b).

Este proyecto del arquitecto danés fue citado y publicado, de manera muy esquemática, en 1961 en la crónica monográfica que se hace del concurso por la revista *Arquitectura*, en su número 27 (Reyero y Arias 1961, 12-13), destacando su interés y que el mismo Utzon rescataría como ejemplo en su conocido artículo de 1962, lo que dice mucho de su consideración como autor hacia este proyecto, por su capacidad para explicar lo que sería uno de los más interesantes fundamentos teóricos de su obra.



Fig. 5. Terrazas de La Alpujarra

Fuente: Revista Hogar y Arquitectura, n.º 58, 1965.

Aunque la propuesta de Utzon para Elviria no puede hacer más que confirmar un entendimiento del lugar desde sus condiciones topográficas, no llegó a hacerse realidad y su interés se intensifica por su potencialidad y sugerencia como proyecto indefinido y adecuado para la etapa de concurso. Pero en torno a los mismos años sí llegaron a construirse otros proyectos con los que podríamos encontrar claras semejanzas en su entendimiento de la naturaleza de este territorio costero.

En la memoria del proyecto de centro turístico en Punta de la Mona de 1963, Fernando Higuera y Antonio Miró describen el enclave de la bahía de La Herradura “como uno de los más bellos de la costa sur de España”, destacándolo así por “la belleza del paisaje junto a sus extraordinarias condiciones climatológicas y botánicas que permiten que cualquier tipo de vegetación crezca rápidamente para que toda clase de flores y plantas adornen ese lugar durante todo el año”. El lugar se corresponde con el promontorio de levante de La Herradura, cuyas condiciones topográficas son bastante abruptas. El proyecto opta por lo que denomina una propuesta mediante “el uso de terrazas escalonadas, menos

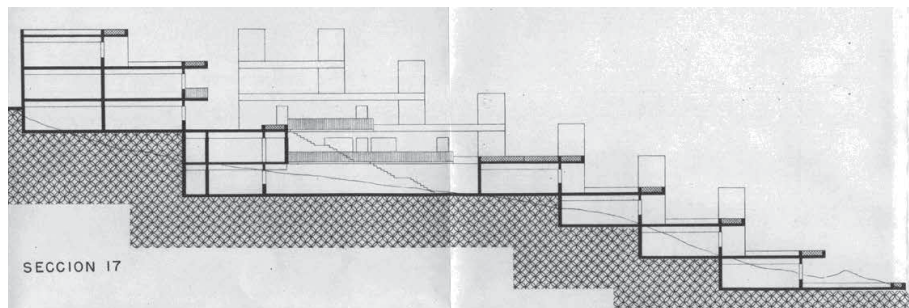


Fig. 6. Sección Punta de la Mona. Fuente: plano original legado F. Higuera-Fundación COAM, 1965.

económica que ‘el típico bloque’, que permitan el uso de la cubierta de uno como la terraza del superior, permitiendo cierta densidad en un conjunto armónico y flexible” y que toma como referencia directa “la más pura tradición arquitectónica y urbanística árabe” (Higuera y Miró 1965b). Las células de composición que se adaptan al perfil son rectangulares y paralelas a las curvas de nivel.

La publicación de este proyecto en el número 58 de la revista *Hogar y Arquitectura* (Higuera y Miró 1965a) se acompaña con una fotografía de Pampaneira, uno de los pueblos de La Alpujarra granadina, al que cabría pensar que los autores del proyecto debieron acercarse en las primeras visitas a la costa granadina. La Alpujarra es la zona más habitada de las faldas de la ladera sur de Sierra Nevada, al pie de la alta montaña, donde se encuentran los municipios más altos de la península Ibérica. Por tanto, su topografía es de mucha pendiente, un lugar difícil para la construcción donde, tal y como muestra la fotografía que ilustra el proyecto, la manera ancestral de construirse las poblaciones se adapta a la topografía, siguiendo las curvas de nivel, de tal manera que las viviendas se escalonan unas sobre las otras, pudiéndose acceder a ellas desde las de arriba a las cubiertas planas, a modo de terrazas, de las inferiores, que reciben allí la denominación de *terraos*. El uso y mantenimiento de las mismas

se permite entre sus chimeneas; esto es así debido a una lógica constructiva (figura 5).

Las cubriciones de estas edificaciones de vivienda son planas y de piedra. Están cubiertas con barro, lo que determina que cada plano sea terraza de la vivienda superior (Paricio 1996). Este barro es una arcilla denominada *launa*, es de tipo magnésica de estructura pizarrosa y color gris azulado. Resulta de la descomposición de las pizarras arcillosas y, por sus magníficas propiedades impermeables y aislantes, se utiliza para cubrir hornos y cubiertas. Los motivos del uso de este tipo de material tienen que ver con los clásicos de elección de materiales antes de la revolución industrial, es decir, serán motivos de proximidad unidos a la experiencia a lo largo del tiempo en el uso de este material, a lo que se añaden, para que se pueda entender, unos de requisitos de confort de tipo bajo o rural.

Por lo tanto, la morfología de carácter topográfico y constructivo que condiciona la forma de los asentamientos alpujarreños, aporta la clave del proyecto de Punta de la Mona. Frente al bloque ya común en la costa, con su orden intrínseco, deciden optar por una arquitectura de tipo más orgánico, adaptada a la ladera que mira a la bahía de La Herradura, buscando la mínima excavación, aunque exista cierta desventaja económica respecto a una edificación más densa, más sostenible

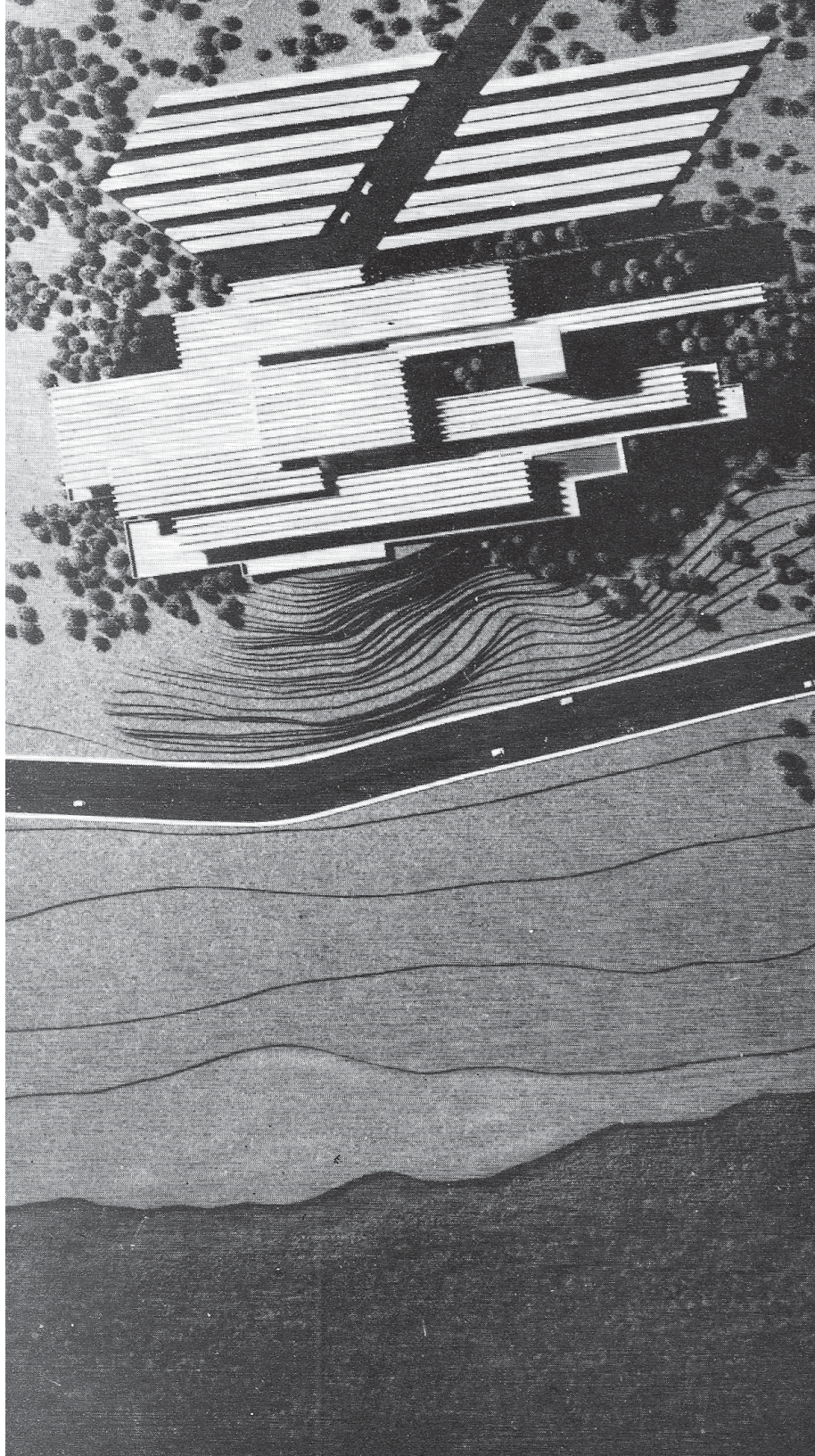


Fig. 7. Maqueta propuesta Palacio de Congresos de Torremolinos.

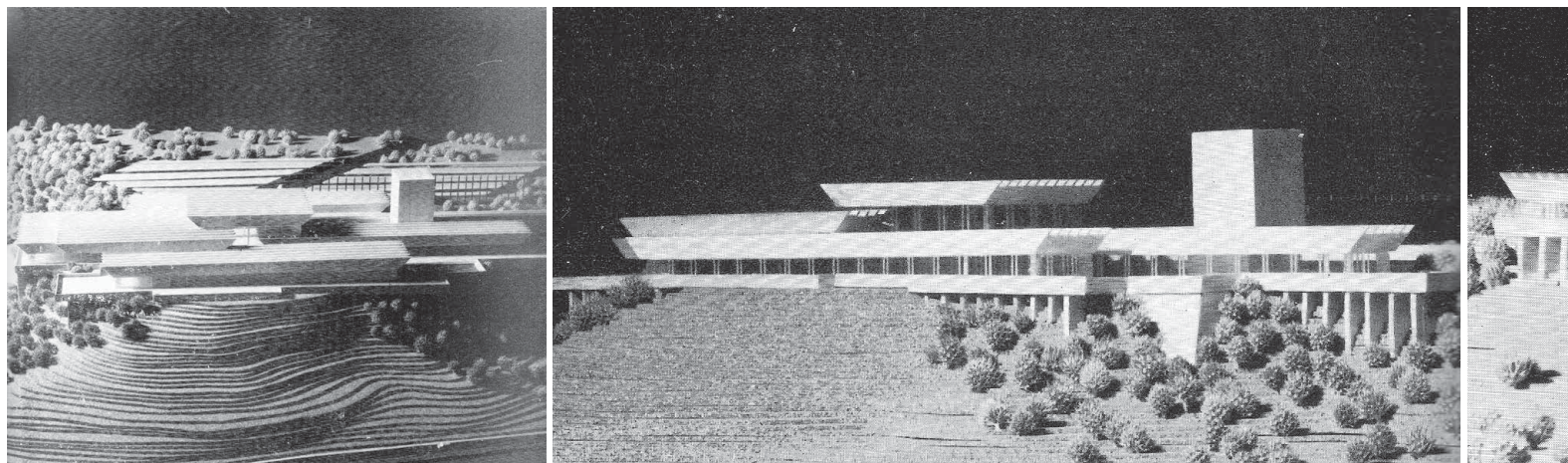
Fuente: García de Paredes et al. 1965.

desde el punto de vista actual. De esta manera se busca reivindicar la primacía del espacio al aire libre, como el exterior aterrazado y ajardinado, sobre el espacio interior, “espacio cerrado, intimidad absoluta de cada vivienda con la sensación de estar pisando la tierra y pudiendo cuidar cada ocupante su jardín” (Higuera y Miró 1965b). Algo muy justificable por el clima benigno en tiempo de vacaciones, donde la vida debería ser relajada por definición.

El juego de patios y el borde ajardinado permiten que las viviendas se incrusten en el extremo interior de la sección. El edificio es todo plataforma, todo ladera, nada más sobrevuela por encima de él y la disposición escalonada pretende además garantizar la privacidad de una vivienda respecto a la inferior.

Otra propuesta que indagaría también entre las mismas posibilidades de los anteriores proyectos fue el denominado Centro de Convenciones y Congresos de Torremolinos. La situación de esta primera propuesta fue proyectada para otro emplazamiento diferente al que se llegó a construir al final. Esta versión, de 1965, fue definida como anteproyecto y no se construyó. Está firmada por los arquitectos José María García de Paredes, Rafael de La-Hoz y Gerardo Olivares. El edificio que definitivamente sí se construyó unos años después pertenece a los dos últimos arquitectos (*figura 7*).

La ubicación se vuelve a convertir en uno de los activadores del proyecto. El lugar, denominado La Batería, se encuentra fuera del núcleo urbano original de Torremolinos, aunque próximo, y se corresponde con un baluarte defensivo construido a finales del siglo XVIII (1770), que protegiera con artillería, de ahí su nombre, a levante y a poniente, a los navegantes y que sirviese de cobijo a embarcaciones frente al acoso de las naves corsarias. A mediados del siglo XIX pasó a ser cuartel de carabineros y, posteriormente, propiedad



Figs. 9, 10, 11. Fotografías de maqueta propuesta Palacio de Congresos de Torremolinos Fuente: García de Paredes et al. 1965.

privada, constituyendo hoy día un área libre denominada parque de La Batería (figura 9).

Su situación supone un borde agreste que aflora como promontorio y se eleva sobre lo que lo rodea, algo que justifica su carácter defensivo y dominador de los flancos marinos. Lugar este que, desde la perspectiva de la segunda mitad del siglo XX, muy diferente a la de los siglos precedentes, justificaría bastante bien el que se pensase en ubicar un equipamiento muy demandado por los empresarios de la Costa del Sol para la celebración de convenciones y eventos empresariales de carácter nacional o internacional. El objetivo sería ampliar la oferta hotelera a otras fechas del año distintas a las de verano, con el fin de romper la estacionalidad, algo que se vería favorecido, una vez más, por la cercanía del aeropuerto y la bondad del clima, incluso en los llamados meses fríos. De esta manera, se pretendía la creación de un edificio que actuase como centro de atracción, ubicado en una colina desde el que la vista del mar estuviese garantizada para recibir de manera protocolaria a visitantes corporativos, profesionales o de otro tipo (figura 10).

Es muy probable que el uso previo como batería militar ya hubiese despejado la parte superior, de forma que el lugar funcionaba como una plataforma en alto respecto a la playa cercana, con buena parte de su borde perimetral orientado a la bahía de Málaga. Esto determinaba su carácter de acrópolis, así que el edificio debería mostrar a los visitantes el entorno bellísimo, que a la vez debería ser capaz de exhibir una importante cualidad de representación de lo que empezaba a significar la Costa del Sol y de lo que allí acontecía, para poder celebrar con éxito todo tipo de reuniones y convenciones.

“Su emplazamiento es bellísimo... dominando el mar [...] La belleza del emplazamiento hace aconsejable adelantar los edificios al borde mismo de la colina con un tratamiento de cornisa panorámica sobre el mar y el mediodía.” (García Paredes et al. 1965.)

Las razones del proyecto se describen con claridad. Los edificios se adelantarán para potenciar la condición de límite con el entorno. Lo que observamos en las fotos de la maqueta es que construye ese borde, esa plataforma de nuevo, pero será la vista dominante del mar

desde esa atalaya la que permita comprender la intervención de manera plena.

El edificio sobrepasa el perfil natural, aumentando la estricta plataforma heredada para lo que se debe construir ese nuevo borde. Para ello evita el uso de un prisma sólido y aligera su presencia mediante el uso de pantallas paralelas, cuya secuencia se repite y se adapta al perfil topográfico mediante el juego de luces y sombras para mitigar la ampliación del plano superior donde se sitúan los edificios (figura 11).

El conjunto supone una descomposición de cuerpos paralelos con distinta ocupación de la base, distinta anchura y distinta altura. Se distinguen patios como lugares de distribución, que rompen la imagen monolítica, y a su vez los distintos volúmenes se sobrelevan unos respecto a otros según la jerarquía que marca el programa.

Se distinguen concretamente dos elementos. Uno, reservado a las denominadas salas de asambleas, sigue la directriz horizontal de la mayoría, donde la cubierta se desliza con un borde sesgado; la intuición de su estructura

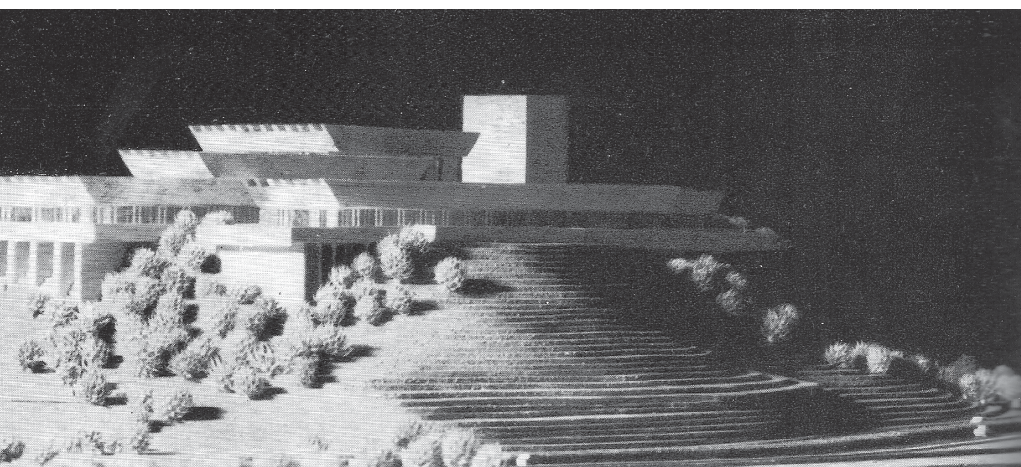


Fig. 12. Concorso de Elviria, dibujo del autor sobre sección propuesta. Fuente: Utzon J., 1962, 119.

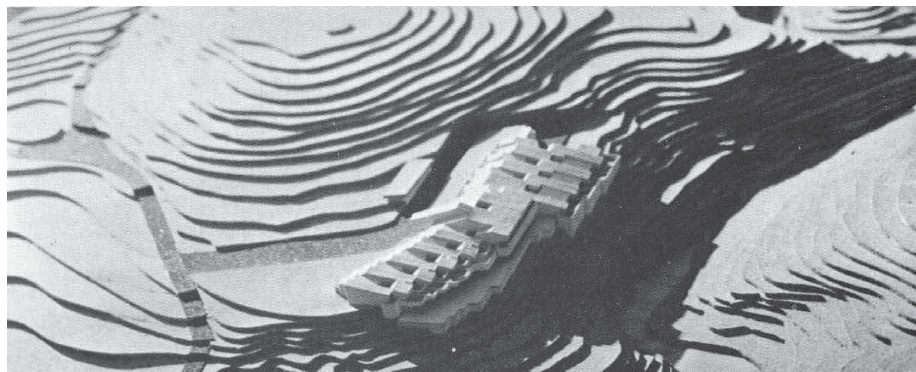


Fig. 13. Maqueta del proyecto de Parador de Sotogrande. Fuente: Corrales y Vázquez Molezún 1983, 94-99.

permite dotarlo de gran ligereza. Sin embargo, el otro cuerpo, , destinado a albergar las oficinas, es totalmente diferente y desequilibra la composición marcando una opción claramente vertical. Un elemento de volumen parecido también lo encontrábamos en la propuesta original de los apartamentos de Punta de la Mona. Pieza esta que puede recordar más a las torres vigías o más bien a una torre del homenaje que ancla la propuesta. Por otro lado el proyecto redunda en su condición de borde frente al mar con el uso de un mirador replegado, como base misma del edificio y que pretende mostrarnos el recorrido exterior y perimetral del observador de la bahía.

Este proyecto parece dar un paso más respecto al proyecto de Utzon para Elviria, partiendo de un propósito semejante y, sobre todo, en cuanto a concepto y definición. Lo que en el arquitecto danés suele ser en sus bocetos preliminares, incluso en otros de sus proyectos, una indefinición a propósito de la cubierta que se asienta en la plataforma, en el anteproyecto del Palacio de Convenciones de Torremolinos casi se construye con precisión: se intuyen sus elementos estructurales y su envolvente y perímetros afilados sin perder su cualidad ligera (figura 12).

Otro proyecto en esta costa en el que el terreno previo marca sus leyes de actuación y, por tanto, abunda en el respeto a la condición topográfica precedente, a la que pretende adaptarse de manera orgánica, es el parador-hotel de Sotogrande de 1963, en Guadiaro, de José Antonio Corrales.

Tal y como se puede observar en la maqueta publicada del proyecto, y como comenta su autor, “la planta sigue las curvas de nivel”. Este comentario básico y tan de Corrales oculta una investigación concienzuda acerca de cuáles son las condiciones físicas y materiales de la parcela sobre la que se va a posar el edificio, buscando reincidir en la construcción a “pequeña escala [...] con objeto de preservar el paisaje” (Corrales y Vázquez Molezún 1983, 94-99)

La estrategia utilizada será semejante a la de proyectos anteriores. El uso de un módulo básico de 4,60 m se repite y fragmenta su disposición para poder “pixelar” la propia topografía que se impone. El módulo empleado es una célula rectangular básica que está condicionada por el programa, que será la que mejor se adapte a una habitación de hotel. Su disposición, al contrario que los apartamentos de la Punta de la Mona, prefiere ofrecer su lado más largo a la pendiente, lo cual está justificado también porque al establecer los huecos de iluminación en sus extremos, en sus lados cortos, se favorecen unas estancias protegidas, en penumbra, más acordes con la abundancia lumínica del sur de España.

Si indagamos en la conocida obra de Corrales y Molezún, observaremos que esta estrategia, aunque con otros fines, ya fue empleada en el Pabellón de la Exposición Universal de Bruselas de 1958. Observando la maqueta del concurso de 1956 (Vázquez Molezún 1957, portada y 7), se comprueba la adaptación a la topografía existente del edificio, que se consigue por la repetición flexible y sistemática del paraguas hexagonal invertido. Algo que se demostró sobradamente con su traslado a España, una vez acabada la exposición, y su nueva instalación adaptada para la Feria Internacional del Campo, en la madrileña Casa de Campo, donde quizá el terreno fuese demasiado plano y poco accidentado, para el uso de este sistema (Espejel 2005), (figura 14).

“El espacio infinito, discontinuo y diverso del pabellón de Bruselas, capaz de adaptarse a cualesquiera que sean las condiciones de perímetro y topografía, es el feliz desenlace a que lleva la consecuente y precisa manipulación de un elemento modular que es a un tiempo capaz de estructurar y de erosionar el volumen que resulta.” (Moneo 1993, 72-73)

En Sotogrande, el uso de la célula en racimo se adapta a los caprichos de la topografía, modificando su disposición o escalonando la secuencia según lo necesite la ladera original. El edificio se extiende estableciendo su



Fig. 14. Maqueta del pabellón español de Expo-Bruselas 1958. Fuente: Vázquez Molezún 1957, portada y 7.

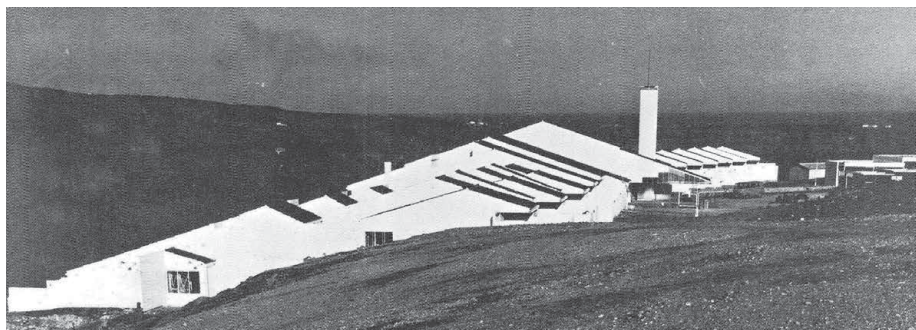


Fig. 15. Fotografía exterior del Parador Sotogrande. Fuente: Corrales J., Vázquez Molezún R., 1983.

acceso diferenciado desde la parte central, buscando la adaptación al terreno mediante lo que Corrales llama terrazas banqueadas. A partir del ingreso superior, el edificio se organiza en dos alas, levantándose el programa de 40 habitaciones y servicios como una cota de malla, una tela flexible formada por las rígidas células rectangulares que a modo de escamas amolda la suma de habitaciones sobre tres plataformas escalonadas. El espacio interior será mucho más fragmentado y cerrado, algo lógico por otra parte, que en el espacio expositivo e infinito del pabellón de

Bruselas. A pesar de ello, en la secuencia de entrada y espacios intermedios de uso público y de relación aparecen semejantes relaciones de transparencia y de concatenación de ámbitos hasta llegar a divisar la ladera de monte opuesta con su paisaje forestal mediterráneo (figura 15).

El ala izquierda, con mayor pendiente pero con topografía más regular, permite integrar una variación sobre la célula base que amplía su superficie para acoger las habitaciones de mayor tamaño y donde el mayor

desnivel admite el uso de dos corredores que distribuyen tres paquetes de habitaciones. Aquí no importa el módulo central al estar garantizada su iluminación por el obligado y acusado escalonamiento.

En el ala derecha, la topografía se vuelve algo más caprichosa y quiere curvarse aún más, por lo que se utiliza la célula simple que favorece una mayor fragmentación y flexibilidad. Por otra parte, al ser más suave el desnivel solo se puede usar un pasillo corredor que distribuye un paquete superior y otro inferior de habitaciones.

Algo que redunda en la flexibilidad del sistema es el perímetro recortado en paralelo a las curvas de nivel, pero sobre todo en los extremos, donde concluye el edificio, lo cual es bastante coherente con la intención original del proyecto de proporcionar un aspecto muy fragmentado que afecta también a sus cubiertas para así integrarse mejor en el paisaje (Corrales y Vázquez Molezún 1983, 94-99) (figura 16).

Por último, si se observan los planos de sección, donde el plano oblicuo de las cubiertas inclinadas, a dos aguas de teja color berenjena, flotan sobre las plataformas abancaladas, no se puede evitar recordar las sugerencias de Jørn Utzon y volver a ver definido y construido aquello que en Elviria era mera sugerencia, algo que también se puede observar ejecutado en la residencia de Miraflores de la Sierra de Corrales, Molezún y Sota de 1957. Sin embargo, en este caso tiene una condición más compacta que las siempre leves invitaciones del arquitecto danés para transmitir una relación mucho más tupida y adherida al terreno original, más relacionada si cabe, y de una manera intencionada desde su origen con la edificación local popular (figura 17).

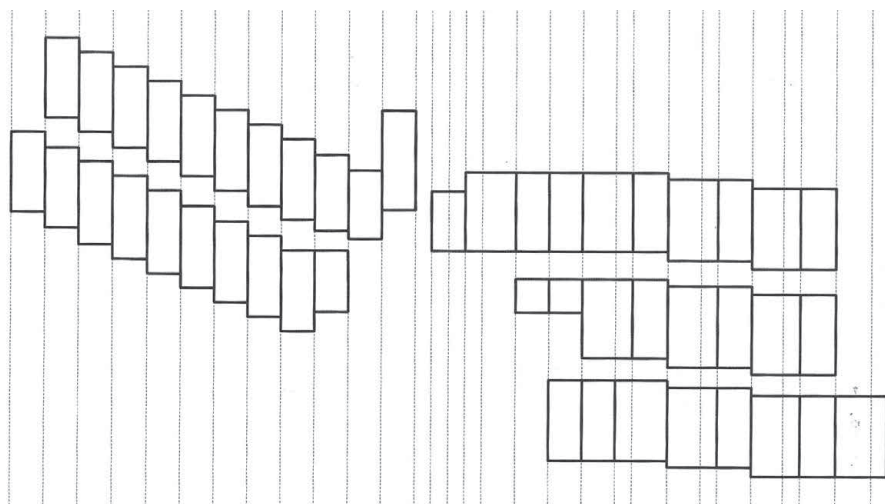


Fig. 16. Esquema del proyecto del Parador de Sotogrande. Fuente: Corrales J., Vázquez Molezún R., 1983.

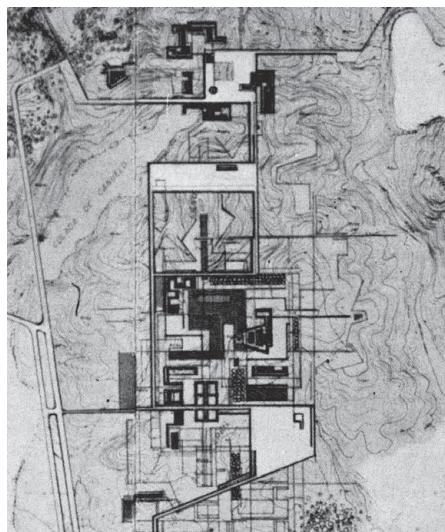


Fig. 18. Propuesta ganadora del Concurso de Elviria. Fuente: revista Arquitectura n.º 27, 1961.

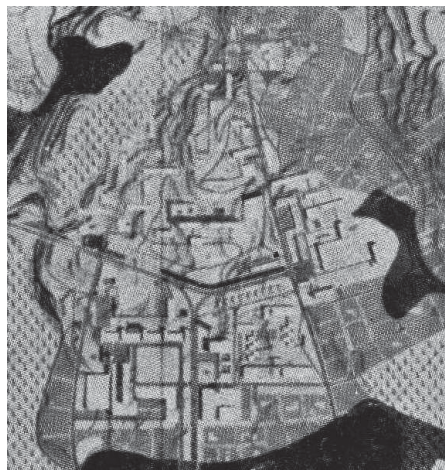


Fig. 19. Tercer premio del Concurso de Elviria. Fuente: Revista Arquitectura n.º 27, 1961.

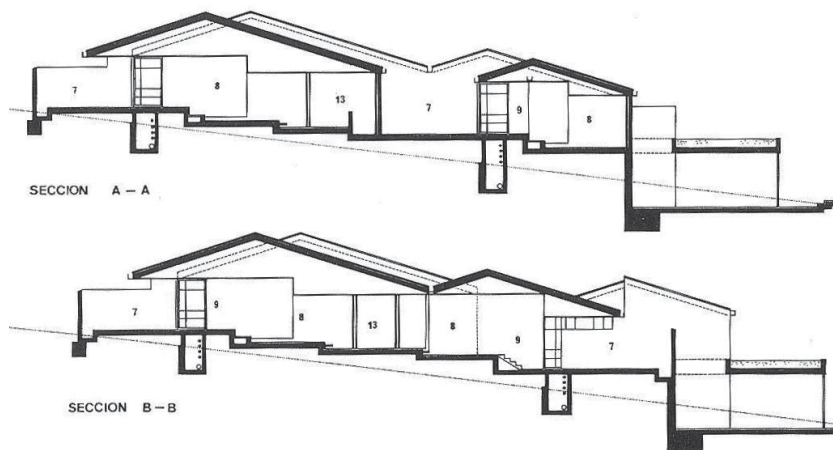


Fig. 17. Secciones del proyecto del Parador de Sotogrande. Fuente: Corrales J., Vázquez Molezún R., 1983.

3. La tentación de orden contra las cicatrices del desarrollo

El primero de octubre de 1960 finalizaba el plazo de entrega del Concurso Internacional de Ideas para la Ordenación de la Zona Residencial de Elviria, que se ubicaría en lo que se conocía en la época como el Coto de los Dolores. Los participantes alcanzaron la cifra de 118 equipos pertenecientes a 28 países diferentes. El propósito principal del concurso, tal y como lo expresan sus bases, era el de llevar a cabo una urbanización que se convirtiese en modelo dentro de la Costa del Sol. En el artículo X de las bases, entre otras cosas, se señalaba como objetivo del proyecto, a elección de los concursantes, la disposición y organización de centros cívicos (Consejo Superior de Arquitectos de España et al. 1960a).

Observando detenidamente las actas del jurado (Consejo Superior de Arquitectos de España et al. 1960b), en lo que respecta a los tres primeros premios, se puede comprobar

que la gran preocupación del mismo para concluir su deliberación, había sido prestar especial importancia a lo que se denominaba desde las bases del concurso, un centro de atracción. El fallo había valorado este centro de atracción en el primer premio por su amplitud, su diversidad y su situación, elogiando en el segundo su situación en torno a un lago, aunque con difícil comunicación con la carretera (Reyero y Arias 1961, 99, 12-13), pero penalizando su poco desarrollo, por lo que se deseaba su ampliación, y finalmente destacando también en el tercer premio su buena situación y su tamaño. Por lo tanto se premiaba, por un lado, la ubicación en el coto de este centro de atracción y, por otro, se consideraba vital que las propuestas demostrasen su amplitud y complejidad.

Como consecuencia de esta consideración clave, se puede observar que, tanto el primer premio como el tercero, apostaban por una

gran definición de este centro de actividades turísticas y la propuesta premiada en segundo lugar, al ser la de más bajo impacto y estar caracterizada según las actas por su simplicidad, buen sentido y sensibilidad, quedaba algo relegada a un segundo plano, al menos en su presencia en los paneles presentados al concurso. Esta propuesta la firmó el único equipo español de los tres premiados, formado por José Luis y Carlos Picardo, Carlos Martínez Caro y Cruz López Muller y en la memoria del proyecto ya se reivindica su postura contraria a los alardes formalistas (Sánchez Lampreave 2003, 23).

Si nos centramos en el primer y el tercer premio, más afines entre ellos que el segundo, cabe destacarlos por su geometría, puramente racionalista y heredera por tanto de los CIAM, donde la traza de orden cartesiano se destaca en el plano frente a la topografía más de montaña e incluso de tipo forestal, por el pinar existente en su origen (*figura 18*).

La propuesta ganadora pertenecía al equipo francés formado por los arquitectos Ives Vitard, L. G. Armanet, P. Verny, R. Chavanne y Paul Retter. El protagonismo que alcanza la ubicación y complejidad del centro de atracción se destaca por la manera en la que penetra en el interior abrupto. Su geometría transmite un orden complejo de comunicaciones cruzadas a escuadra y pastillas de edificación en torno a las vías de comunicación o en posición centrada respecto al conjunto. Cuando se observa la propuesta, de manera aislada transmite un orden intrínseco y mecanicista cuya voluntad es la de funcionar e interconectar la complejidad de usos de los que va a ser receptora. Sin embargo, si se presta atención a la condición del entorno en el que se inserta el proyecto, se puede comprobar la naturaleza compleja de la topografía en la que se asienta; el nudo cartesiano de este centro de atracción está rodeado de fuertes pendientes y de multitud de crestas que varían según la orientación, algo a lo que, como ya se comentó, Utzon había sido profundamente sensible, así como el equipo de Picardo (*figura 19*).

En la misma línea, aunque menos espectacular y de ahí el lugar que ocupó entre los premiados, podríamos incluir también el tercer premio, proyecto de los arquitectos franceses George Bize y Jacques Ducollet. Su centro de atracción se coloca pasado el pinar cercano a la costa y se articula en torno a un potente eje que penetra también en ese interior de laderas y a un vial que se adapta muy tímidamente mediante una leve inflexión.

Podría dar la sensación de que la geometría tan ortogonal utilizada por ambas propuestas, que marca una pauta de extrema racionalidad, se ajusta mal a las condiciones de los terrenos del Coto de los Dolores. Y algún dolor tuvo que pasar el equipo francés ganador, premiando con treinta días de vacaciones en la Costa del Sol y una parcela de 5.000 m² en el terreno de la finca objeto del concurso del conjunto (Consejo Superior de Arquitectos de España et al. 1960a), y no por ello, sino porque al final su propuesta no fue llevada a cabo. Esto es algo que, más allá del empeño que puso el jurado presidido por el arquitecto Luis Blanco Soler en que esta fuese la propuesta ganadora, fiel seguidora de los CIAM, seguro que chocó con la realidad del sobre coste al que ya se le suponía del centro de atracción. Como equipamiento privado colectivo, como lo denominaríamos hoy, debió de sobrepasar las expectativas de inversión de Salvador Guerrero, el promotor privado de la iniciativa y propietario de los terrenos, máxime si consideramos la complejidad del relieve en el que pretendía asentarse este proyecto y que justificaría su no ejecución.

Por tanto, se podría decir que la propuesta ganadora sobre todo y, en menor grado, el tercer premio eran proyectos de traza muy ortogonal que, si los traspasásemos a un terreno de soporte plano, podrían funcionar a la perfección como puros artefactos que de manera muy racional permitirían relacionarse y activarse entre sí a sus distintas partes y elementos. Algo parecido a la manera en que la trama hipodámica desde las primeras ciudades griegas y romanas, pasando por las nuevas ciudades americanas trazadas por los españoles o los famosos ensanches

del XIX de profunda raíz racional, siempre se adaptó a la perfección a aquellos terrenos fundamentalmente llanos. Sin embargo, en los terrenos de Elviria se contraponía al entorno, de tal manera que hacía válido el comentario de Kenneth Frampton respecto a la Brasilia de Costa (1956-1963): “afirmación de la forma implacable frente a la naturaleza despiadada” (Frampton 1980).

Conocida pues la condición natural de la mayoría de los terrenos de la Costa del Sol, habría que detectar cuáles serían las zonas o localizaciones donde se podrían dar propuestas con un orden más racional, menos dependiente de lo abrupto de la topografía y por tanto en terrenos más llanos si los hubiere. Y parece que a lo largo de esta área insuficientemente planificada, poco urbana y de potente presencia natural, el único lugar donde estas condiciones se daban de manera general sería en los terrenos delimitados entre la CN-340 y la orilla del mar, es decir, los más próximos a la playa. Algo que, redundando en la antes mencionada condición dual de la costa malagueña, supondría un importante salto desde el monte hasta la playa como lugar opuesto, como plano sin referencias, al amparo de la topografía y delimitado claramente por el mar y la carretera como franja continua a lo largo de la línea costera.

Llegados a este punto, nos encontramos con un proyecto que ejemplificaría esta posibilidad diferente y que sería el primer proyecto del promotor José Banús para Marbella, denominado originalmente Andalucía la Nueva.

En el año 1963 la Ley 197/1963, de 28 de diciembre, de centros y zonas de interés turístico nacional, sería aprobada con el siguiente propósito según consta en sus preliminares, que de manera íntegra se transcriben: “El gran incremento de la corriente turística ha dado lugar a la aparición de fenómenos de saturación y agobio en determinadas zonas y localidades del territorio nacional más favorecidas por la afluencia de visitantes, planteando problemas a resolver con urgencia, mediante la debida coordinación de los

esfuerzos necesarios a tal fin, consistentes de manera principal en la pronta adecuación de nuestro equipo turístico receptor y de la programación y ejecución de las correspondientes obras de infraestructura.

»El desconocimiento u olvido de estos problemas pudiera originar la contracción de las corrientes turísticas que afluyen a nuestra Patria a consecuencia tanto de la incapacidad de los servicios receptivos como de los comunitarios, especialmente los de abastecimientos de aguas, urbanización, saneamientos y otros cuyas deficiencias puedan causar un gran perjuicio a nuestro crédito turístico.

»Existen, por otra parte, amplias zonas dotadas por la naturaleza de suficientes atractivos para convertirse en turísticas, pero cuyas posibilidades no están suficientemente desarrolladas por diversas razones, entre las que sobresale, principalmente, la de la ausencia de una política de fomento que ordene, estimule o supla la iniciativa privada de una manera eficaz y facilite su adecuada explotación turística.

»La importancia de estos problemas queda de manifiesto si se tiene en cuenta que la tasa teórica de crecimiento anual de la

afluencia turística extranjera hace presumible que su ritmo de crecimiento seguirá ascendiendo, lo que asegura la inmediata rentabilidad de las inversiones que en este sector se hagan, sobre todo cuando se proceda a una cuidada planificación técnica de esta compleja industria que es el turismo.

»Por ello, la Ley comienza por declarar como objetivo de la misma ordenación turística del territorio patrio, a través de la planificación y desarrollo de Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional, conforme a conceptos precisos, pero con suficiente elasticidad, de manera que se haga posible esta declaración y la consiguiente aplicación de sus beneficios, siempre que concurren razones que así lo aconsejen.

»Previene la Ley que la iniciación del expediente para tales declaraciones pueda ser tanto de oficio como a instancia de parte interesada, pero siendo preceptivo en ambos casos la apertura de un período de información pública para salvaguardar todos los intereses y asegurar el mejor acierto posible en sus resultados. Finalmente, la declaración de Interés Turístico Nacional queda reservada al Consejo de Ministros, previa tramitación correspondiente, como máxima garantía de su ponderación, y en su consecución queda condicionada la aplicación de los beneficios que en la Ley se detallan, cuya concesión se hará en la medida que en cada caso convenga, según se determine en el oportuno Decreto de declaración.”

Entre los primeros centros de interés turístico que se declararían mediante sus correspondientes decretos, al amparo de esta ley entre 1964 y 1965 se encontrarían: Aguadulce en Roquetas de Mar, Almería; isla Canela y del Moral en Ayamonte, Huelva; dominio residencial Giberola en Tossa de Mar, Girona; acantilado de los Gigantes en Santiago de Teide, Tenerife; Andalucía la Nueva en Marbella, Málaga; Monte Picayo, en Sagunto, Valencia; Pinomar en Marbella, Málaga; Solynieve en Monachil, Granada; Sotogrande en San Roque, Cádiz; Santa Pola del Este en Santa Pola, Alicante; Las Fuentes en Alcalá de Chivert, Castellón de la Plana, y Guadacorte en los Barrios, Cádiz.

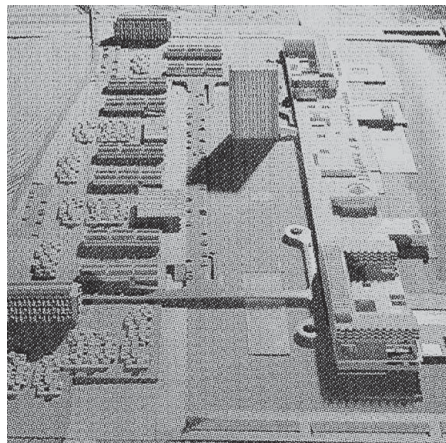
Esta ley abrió las puertas a un proceso urbanizador fuera de los crecimientos naturales de los municipios y con unos criterios que, aunque pretendían sobre el papel una cuidada planificación técnica y un esmerado desarrollo, rompieron el crecimiento ordenado, convirtiéndose en bolsas urbanizadas aisladas a lo largo de toda la costa y que, como comenta Fernando de Terán Troyano, “es esta una ley que permitía la creación de urbanizaciones turísticas y complejos hoteleros, por la iniciativa privada y en el lugar que ella elegía [...] ocupando espacios nunca antes previstos para ello por los planes de urbanismo que implicaba una nueva forma de desarrollo urbano e imprevisible ya que podía hacerse en suelo rústico” (Terán Troyano 1999).

El empresario de origen catalán José Banús Masdeu (La Masó, Tarragona, 1906) había sido el promotor responsable de varios proyectos de vivienda colectiva de gran envergadura en la ciudad de Madrid. Concretamente promueve entre finales de los cuarenta y durante los cincuenta, el madrileño barrio de La Concepción, o viviendas en Simancas, Villamil, San José de Valderas o el también madrileño barrio del Pilar en 1961, dirigidos a dar respuesta al incesante flujo migratorio del campo a la ciudad (Galindo Vegas 2007, 7, 12-13, 16) que ya se evidenciaba en la capital.

Algunos empiezan a vislumbrar la fuente de negocio que va a significar el turismo en la España de la época. Banús, como constructor que había colaborado con el régimen, se encuentra entre ellos y este debe ser el motivo por el que compra, en el año 1962, más de 10 millones de metros cuadrados pertenecientes a la conocida como finca El Ángel, o Colonia El Ángel, en el término municipal de Marbella, con la intención de establecer una explotación turística destinada a un turismo de calidad en la línea de la Costa Azul francesa, muy conocida por el propio Banús durante sus estancias de veraneo (Galindo Vegas 2007, 7, 12-13, 16).

El mismo Banús comentaba en 1979 a *Cambio 16*: “Yo he tenido la suerte de hablar con Franco en varias ocasiones [...] Es más,

Fig. 20. Propuesta de Andalucía la Nueva, Antonio Bonet et al. Fuente: Legado Antonio Bonet, Archivo histórico COAC.



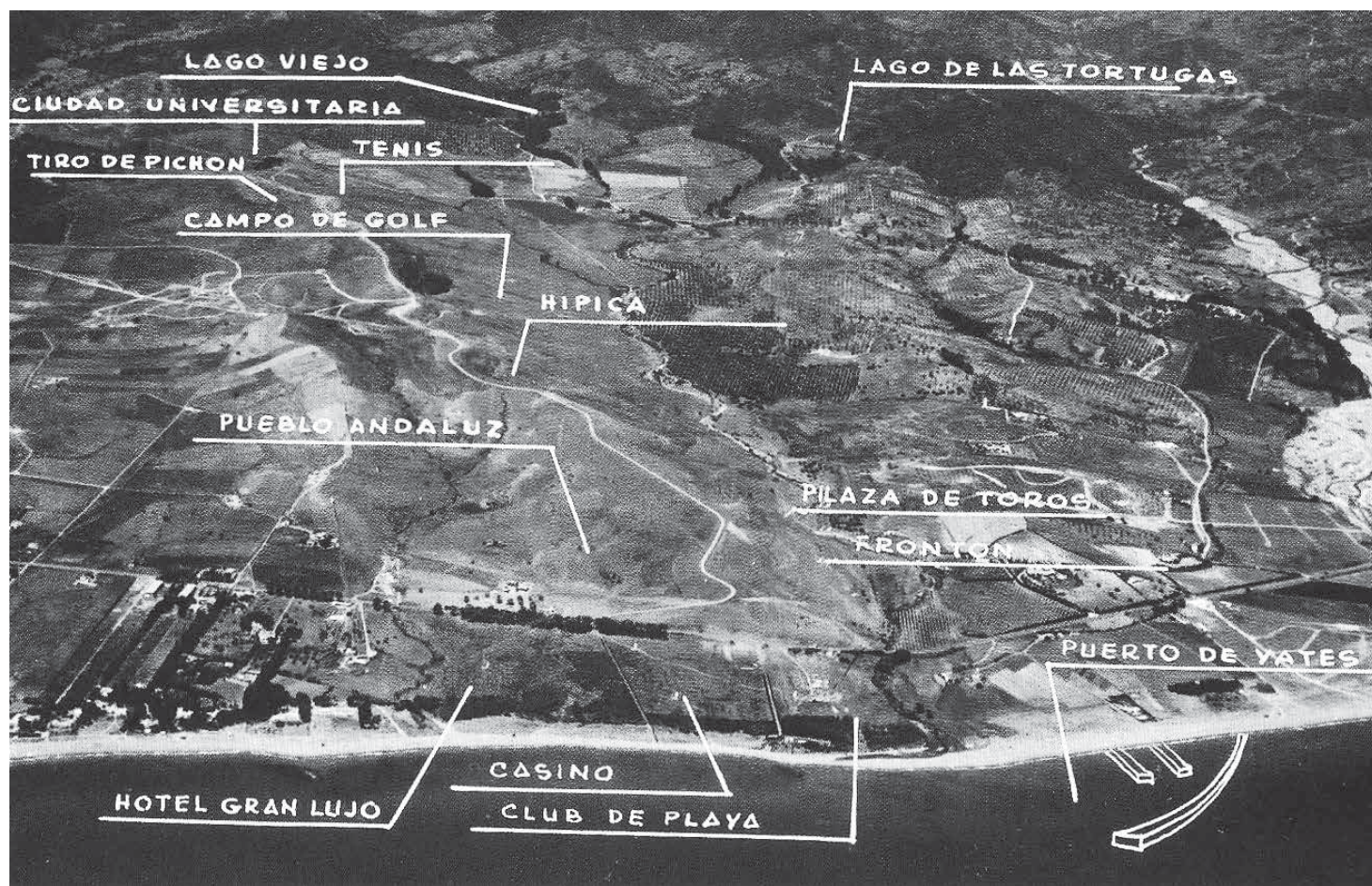


Fig. 21. Primera propuesta Puerto Banús. Fuente: Galindo Vegas 2007).

cuando pensé hacer un centro turístico en Nueva Andalucía se lo consulté y me animó a hacerlo...”.

En diciembre de 1963 se aprueba la anteriormente citada Ley de centros y zonas de interés turístico nacional, de tal manera que los acontecimientos se suceden a favor del empresario catalán, que obtendría la declaración como centro de interés turístico nacional para el complejo turístico denominado

Andalucía la Nueva en Marbella, según Decreto 3539/1964, de 22 de octubre, suponiendo una especie de carta blanca que le concede el Estado, bajo las condiciones de la citada ley, para el desarrollo de esa inmensa superficie que, como se observa en las fotografías de la época, mantenía intacto su carácter rural y estaba alejada del pueblo de Marbella.

No obstante, los comentarios que realiza en la época Juan Carlos Reina, periodista, escritor y cronista marbellí, nos narran el asombro que se produjo al descubrir en 1961 lo que sería luego Puerto Banús, proyecto que le enseñó el propio José Banús en su despacho de Madrid y que Reina calificaría de espectáculo insólito para Marbella y puede -decía él- que para toda España:

“desde la falda de la montaña al mar, diez millones de metros cuadrados de superficie,

con realizaciones fantásticas, difícilmente imaginables.” (Galindo Vegas 2007)

Si contrastamos estos comentarios con la realidad presente de la marina, o puerto deportivo, con apartamentos turísticos con aspecto vernáculo, de pueblo de pescadores, que es en la actualidad Puerto Banús, no podemos sino pensar que algo no cuadra del todo con esas realizaciones fantásticas y difícilmente imaginables y que se convertirían en un espectáculo difícilmente imaginable, etc., etc.

Esto nos podría llevar a pensar que para obtener la declaración como centro de interés turístico nacional hubo que presentar, además de las garantías jurídicas y económicas que prescribía la ley, un proyecto que defendiese la viabilidad y las posibilidades que se manifestaban sobre esta finca. Un proyecto capaz de ilusionar, ambicioso, diferente y, por qué no, puede que hasta moderno para Andalucía la Nueva.

Y así fue. La primera propuesta de la que se tiene constancia para este centro de atracción turística, fechada en 1963, perteneció a un equipo liderado por el también arquitecto catalán, Antonio Bonet Castellana, e integrado también por los arquitectos habituales de Banús: Carlos F. de Castro, Federico Burell, Eduardo Torallas y Martín de Abbad, y por el arquitecto con el que Bonet abre estudio en Madrid en 1959, Manuel Jaén de Zulueta, el responsable de los apartamentos Skol de Marbella (figura 20).

A Antonio Bonet Castellana hasta esa fecha se le podía considerar uno de los arquitectos españoles más internacionales y comprometidos con los principios de los congresos CIAM (había asistido en 1933 al CIAM IV de Atenas, en 1937 al CIAM V de París, en 1947 al CIAM VI de Bridgewater y en 1949 al CIAM VII de Bergamo). Había pertenecido al GATCPAC desde 1932 y colaboró en la instalación del pabellón de la Expo de París de 1937. Trabajó con Sert y con Le Corbusier y en 1938, en plena Guerra Civil se trasladó a Buenos Aires, donde participará de manera muy activa como arquitecto con multitud de

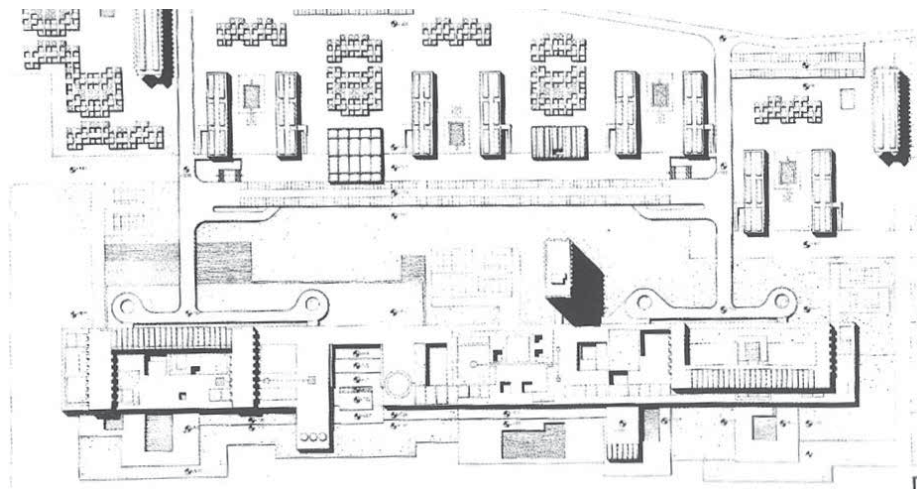


Fig. 22. Planta de la propuesta de Andalucía la Nueva, Antonio Bonet et al.

Fuente: Legado Antonio Bonet, Archivo histórico COAC.

encargos y en la vida cultural y social, tanto argentina como uruguaya. Son muy destacables sus proyectos de carácter turístico para Punta Ballena en Uruguay que visita Richard Neutra.

En el año 1953 recibe el encargo de su conocida villa Ricarda en El Prat de Llobregat, en Barcelona, que terminaría en 1960, y esto significa su regreso a España, avalado por una exposición en el Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona en octubre y noviembre de 1960 y por comentarios sobre su obra del tipo de los de Carlos Flores, quien lo considera como el arquitecto más importante del momento (Flores 1961).

En 1959, además de con Manuel Jaén en Madrid, abre estudio también en Barcelona con Josep Puig Torné, con quien se presenta acompañado de con Guillermo J. Boxo Guasch, y Jaime Rodrigo Dalmau al Concurso Internacional de Elviria, en Marbella, en el que obtuvieron el sexto accésit.

Con Manuel Jaén establecería una estrecha colaboración a lo largo de los años sesenta con quien elaboraría múltiples obras en

Madrid (el Banco de Madrid, viviendas en la calle Trujillos, viviendas en la calle Ponzano, etc.) y con quien surgieron también unas interesantes colaboraciones en la Costa del Sol, donde Manuel Jaén desarrollaría, de manera individual, algunos de los mejores y más interesantes edificios de la zona, como los apartamentos Skol o el hotel Alay.

El proyecto de Antonio Bonet, Manuel Jaén y otros para Andalucía la Nueva para obtener los permisos y la declaración como centro de interés turístico nacional supone un ejemplo de gran interés por la manera en la que aborda la ocupación de la primera línea de playa, el límite entre la carretera nacional y la orilla del mar. Es la zona más llana por naturaleza y donde una propuesta de orden racionalista encaja a la perfección, a diferencia de dos de las propuestas ganadoras de Elviria que se explicaron con anterioridad.

Los terrenos de Banús eran muy amplios y abarcaban también la zona más alomada por encima de la carretera, como se puede observar en las fotografías aéreas de la época de la finca El Ángel. En la parte más alta se reservó una zona de montaña para hípica

y golf, y había cuatro pueblos dispersos. El área más próxima al mar se proyectó lo que empezaba a ser una garantía del éxito de la operación: la presencia, de manera centrada y próxima a la playa, de un centro turístico de oferta de ocio que sirviese de auténtico centro de atracción de visitantes de la zona; lo que denominaría la memoria del proyecto como un “corazón” urbano de equipamientos rodeado de un “grupo hotelero de playa” (Álvarez y Roig 1996, 33, 174-175), (figura 21).

Este centro debía albergar un hotel de gran lujo, un casino y un club de playa. Se distribuirían edificios hoteleros y de apartamentos de distinta densidad entre los de uso más público.

Los comentarios de la memoria del proyecto ya nos avisan de la percepción que se tenía de lo que estaba empezando a ocurrir en la zona:

“... se plantea la urbanización de un gran polígono de 3 x 5 km, como intento de controlar el desarrollo anárquico de una zona en la que el uso turístico comienza a provocar desórdenes urbanísticos de importancia.” (Álvarez y Roig 1996), (figura 22)

La voluntad de orden es determinante desde el origen del proyecto, orden frente a lo que ya sucede, y apuesta una vez más por convertirse en un modelo para el desarrollo turístico, dentro de los más estrictos parámetros del movimiento moderno.

La propuesta se define respecto a la ubicación de estos edificios de carácter público, es decir, respecto a la ubicación clara de los equipamientos. Bonet y Jaén lo definen como “un gran volumen claro y horizontal de 600 x 60 m y una sola planta con altura de 6,40 m (que permite la entreplanta cuando es necesario) montada sobre pilotes” (figura 23).

Este volumen horizontal ocuparía la posición privilegiada del frente marítimo. No serían los hoteles o sus habitaciones los que dominarían ese lugar, sino los edificios más públicos del conjunto, y con una apuesta por la horizontalidad y la transparencia que evitase una sensación cerrada del conjunto.

Esta marcada horizontalidad se vería compensada con una serie de edificios del complejo hotelero con distintas alturas y con un tratamiento y disposición ordenada. La memoria del proyecto de ordenación, en este punto, nos habla de un equilibrio compositivo de volúmenes en distintas alturas capaces de compensar la masa del hito vertical de 60 m de altura, auténtico hito de la composición, que albergaría las habitaciones del hotel de gran lujo. Por lo tanto, la parcela bien definida por sus límites y sin más accidentes topográficos que los arroyos que la acotan de manera perpendicular al mar, se presenta como un lugar único, donde el orden y la composición dentro de una trama cartesiana son capaces de distribuir y organizar los diversos usos de lo público a lo privado, que se van a desarrollar en este corazón de la intervención y donde el conjunto de la operación se identifica respecto al entorno horizontal marcado por el mar mediante un gran volumen vertical, que actúa como una verdadera señal, una llamada de atención de lo que acontece en esa porción de costa.

Más allá de la justificación meramente compositiva y de equilibrio de masas, la propuesta plantea una interesante mezcla de tipologías edificatorias que permiten jugar con las densidades, concentrándolas o disgregándolas según interese. Así pues, se aprecian con bastante grado de detalle, aparte de las de uso comunitario y el gran hotel, las piezas de apartamentos de ocho plantas con los balcones esquinados a 45º, de manera denticular que se desarrollarían en otros proyectos, como el todavía existente hotel en playa del Medano, en Granadilla de Albón, Santa Cruz de Tenerife, de Antonio Bonet y Manuel Jaén, de 1964, o los apartamentos Pepita, dentro del complejo Alay de Benalmádena, de Manuel Jaén, los cuales todavía se conservan en bastante buen estado.

Respecto a la ordenación general, la obra de Bonet junto a Puig Torné recoge un momento previo en el que ya utiliza estos recursos que juxtaponen elementos horizontales y verticales en la composición de conjuntos,



Fig. 23. Perspectiva de Andalucía la Nueva, Antonio Bonet et al. Fuente: Legado Antonio Bonet, Archivo histórico COAC.

mediante densidades concentradas para liberar espacio vacante. Concretamente sus propuestas para la ordenación de carácter turístico de la Manga del Mar Menor, en Murcia, de 1961 a 1967, serían un buen ejemplo de ello. Allí se acentuaría esto aún más por la condición casi isleña de la franja que separa el Mar Menor del Mediterráneo, topografía plana sin otra referencia de altura que jalene el entorno. La propuesta recoge una ocupación de toda la manga articulada por medio de centros turísticos equidistantes, en los que se destaca la presencia de un fuerte elemento vertical rodeado de edificios apaisados con usos comunes.

El trabajo desarrollado para la propuesta de Andalucía la Nueva fue muy intenso y duró varios años. A lo largo de 1963 se desarrolló, con bastante detalle y definición, no solo la ordenación sino el grupo hotelero de playa formado por el hotel de *luce* y *super luce*, el hotel de primera, el restaurante, el casino, los apartamentos, incluso unas denominadas casas andaluzas de tres plantas, etc. (Archivo Histórico del Colegio de Arquitectos de Cataluña). Pero quizá la propuesta estaba marcada desde su concepción, y su audacia, para la España de la época y sus promotores, no fue entendida y al final no se llevó a cabo, por lo que derivó en el anticipadamente vernáculo Puerto Banús que conocemos hoy día y que fue inaugurado en 1970. Algo que

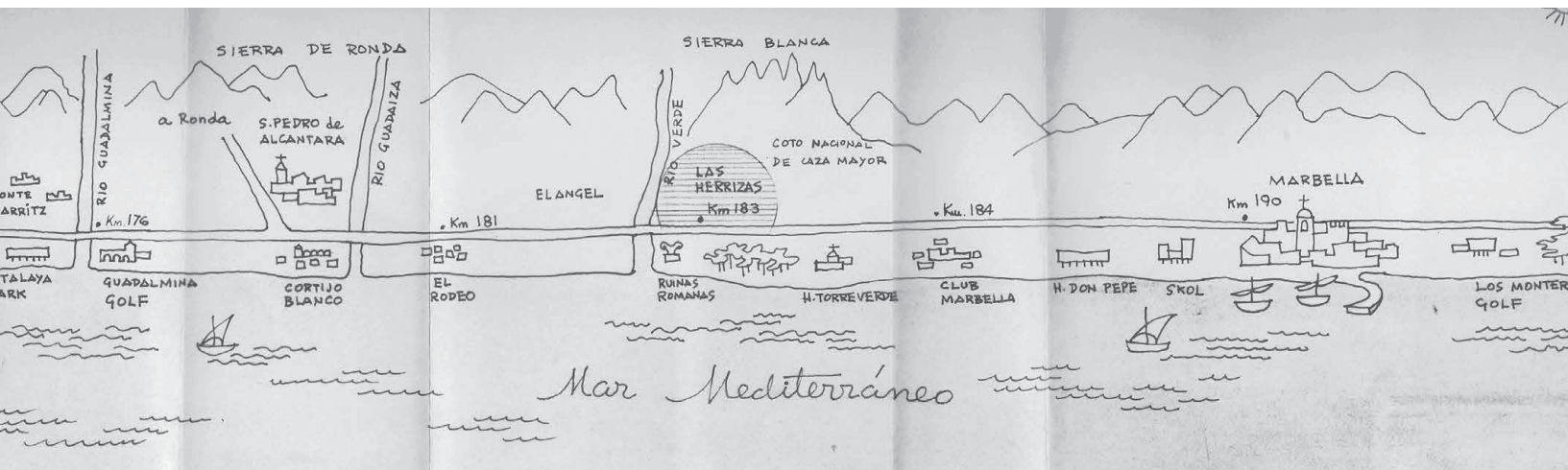


Fig. 24. Boceto de Manuel Jaén de Albaiteiro.
Fuente: Archivo histórico del Estudio Manuel Jaén de Zulueta.

también ocurriría en la Manga del Mar Menor y que nos impide constatar si los planteamientos de partida de estos proyectos, indudablemente herederos del movimiento moderno, desde su clara voluntad ordenadora y racional, habrían sido capaces de soportar como infraestructura la sobrecarga que supuso el vertiginoso desarrollo turístico en los años posteriores o haber sido verdaderamente el ejemplo que no llegaron a ser.

A modo de colofón y como propuesta que se sitúa en un punto intermedio del corte que va del mar a la montaña, a mitad de camino de la condición dual que identifica la Costa del Sol en toda su longitud, se encuentra otro proyecto que tampoco se llevó a cabo, pero que aporta otra posible solución a la ordenación de la costa. Se trata del proyecto de ordenación de Las Herrizas, también de 1963, firmado por Antonio Bonet Castellana y Manuel Jaén de Zulueta. Otro proyecto de ordenación ajustado a lo que va a ser el modelo durante unos años a base de bolsas, cerradas sobre sí mismas, no interconectadas con el resto y, por tanto, con una voluntad de

autosuficiencia quizá excesiva desde el punto de vista más territorial.

Los terrenos se sitúan en las proximidades del río Verde, muy cerca de la finca El Ángel, donde estaban ubicados los proyectos de Banús anteriormente expuestos. También los terrenos de esta ordenación se disponían justo por encima de la carretera nacional de entonces. Por lo tanto, estaban en un lugar, todavía a media ladera, donde la topografía empieza a manifestarse, pero que tenía unas suaves lomas que aún permitían otro tipo de planteamientos.

Ya el plano de situación nos habla de una manera de trabajar posible en este territorio, donde el planeamiento como hoy lo entendemos prácticamente no existía y donde el plano de situación lo debía elaborar el propio arquitecto para ubicar en este territorio el emplazamiento exacto de la propuesta.

Un plano a mano alzada, probablemente dibujado por Manuel Jaén, experto dibujante que incluso trabajó durante los años cuarenta para *La Codorniz* y del que Chumy Chuméz dijo reconocerle como influencia en sus orígenes, nos demuestra de manera sintética y concluyente la cualidad dual de la Costa del Sol, tal y como se viene describiendo.

La carretera que articula y comunica la costa discurre paralela a la playa. En los terrenos entre esta y el mar se ubican tanto los municipios preexistentes como los primeros establecimientos turísticos de la costa, como el hotel Don Pepe, Los Monteros Golf, el Marbella Club, el Skol del propio Jaén, o parajes y fincas conocidas como Elviria y El Ángel, etc. El perfil de la Sierra Blanca y la Sierra de Ronda coronan la composición, cosidas al Mediterráneo por los ríos más importantes, como el Guadaiza, Verde y Guadalmina.

De esta manera, este dibujo, a modo de derrotero de la costa de Marbella, describe de golpe, no solo la ubicación de los terrenos de Las Herrizas, sino la naturaleza del carácter que define a la Costa del Sol como lugar.

La propuesta de ordenación de Las Herrizas se extiende como una red de parcelas abiertas y caminos a lo largo de las lomas, articulando mediante nodos de interés los lugares destinados a la habitación y que se muestran principalmente como un conjunto de torres desperdigadas sobre este paisaje. Como contrapunto, una edificación de baja altura y con una continuidad adaptada de manera orgánica, supone en el centro de los terrenos la pieza más extensiva, donde a la manera de las Kingo Houses de Utzon (1956), el juego

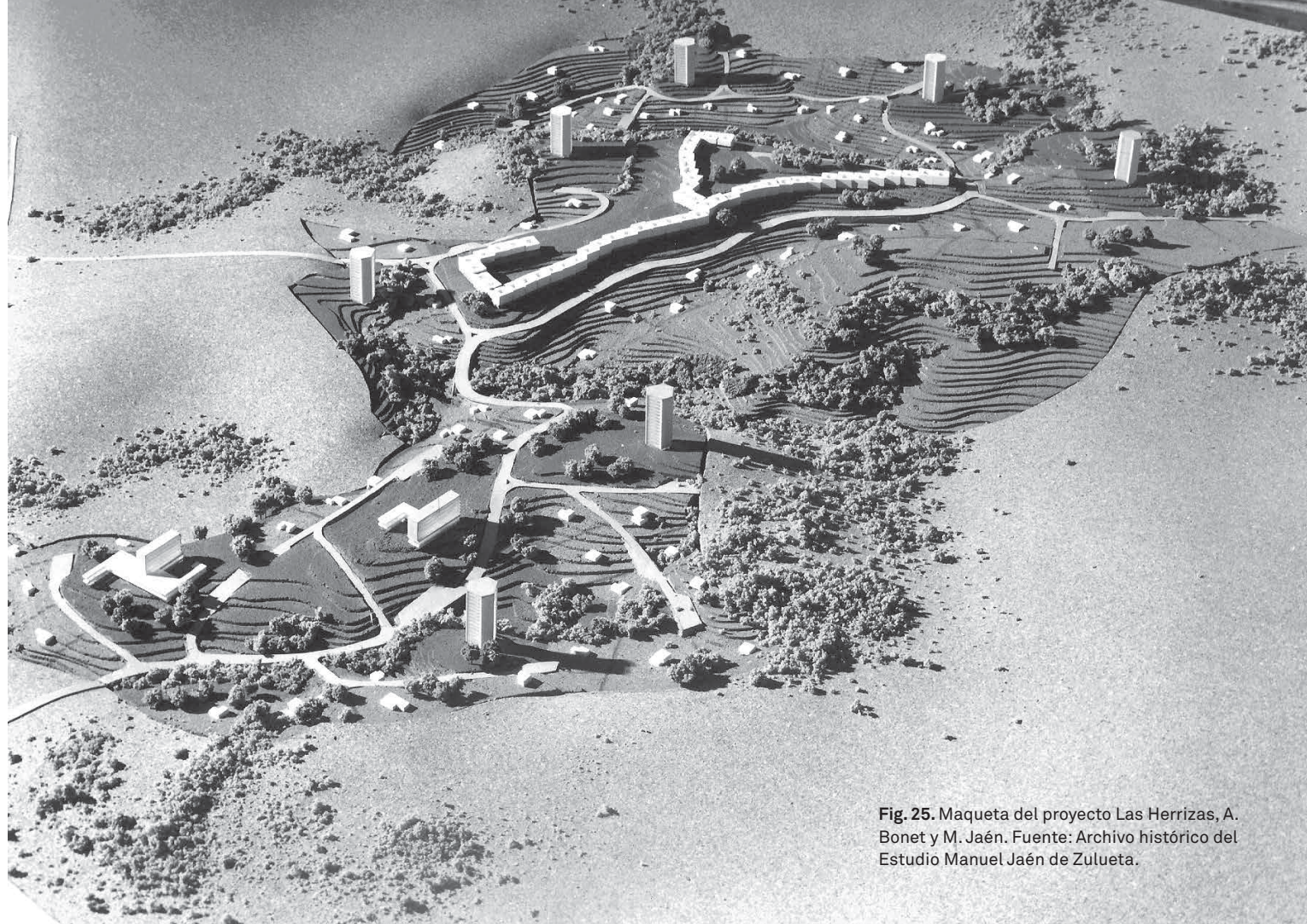


Fig. 25. Maqueta del proyecto Las Herrizas, A. Bonet y M. Jaén. Fuente: Archivo histórico del Estudio Manuel Jaén de Zulueta.

de concavidades y convexidades define la escala de privacidad y su relación con el entorno próximo. Y donde también el hecho de concentrar la densidad en siete torres y dos edificios de altura media, dispuestos perimetralmente a lo largo de los terrenos y respetándose el área de influencia de cada una de ellas, es capaz de potenciar la defensa de una baja ocupación, ya que la vegetación, como se observa en las fotos de la maqueta, es la que abraza y acoge a sus habitantes (*figura 25*).

La presencia de las torres, como ocurre desde su defensa por Le Corbusier, por un lado debe

servir de ubicación o de señal que permita la orientación, máxime en un terreno no plano, con suaves laderas. Por otro lado, permite un disfrute de vistas mucho mayor y no ocupa la franja costera inmediata al mar, ni trepa por las montañas cuando adquieren pendiente. Y todo ello no puede tener sentido sin un entorno vegetal y cuidado que mejore la relación que busca el visitante con el paisaje inmediato que justifique esta densidad localizada en favor de un mayor esponjamiento.

Alguna otra intervención de este tipo, sobre todo en el entorno de Marbella, quedó

construida como referencia de lo que podía haber sido y no fue, como el hotel Hilton de José María Santos Rein y Alberto López Palanco (1967) o la torre Real de Eugenio Vargas Esquerdo (1970), aunque nunca desde un criterio de ordenación global y atento a la potencialidad paisajística de este entorno.

En ese sentido, la falta de planificación general o incluso territorial, unida a este desarrollo mediante bolsas aisladas y solamente unidas o relacionadas por la carretera nacional 340, provocó el efecto contrario de densificación y colmatación de amplias

zonas de la costa. Algo que tuvo que suceder, más allá de una mirada más sensible y no solo económica, por las posibilidades de explotación ordenada para el ocio y el turismo de un territorio con unas cualidades topográficas y climáticas muy definidas a lo largo de su sección transversal, y capaz todavía hoy de satisfacer en cierta medida, aunque pueda sorprender, esa función de desahogo de la vida contemporánea.

BIBLIOGRAFÍA

Acta del Jurado del Concurso Internacional de Ideas para la Ordenación de la Zona Residencial Elviria, 1960. Madrid: Consejo Superior de Arquitectos de España. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Unión Internacional de Arquitectos (UIA), Dirección General de Urbanismo, Salvador Guerrero, promotor, 1960. Al arquitecto malagueño Francisco González Fernández se la debo.

Álvarez, F.; Roig, J. *Antoni Bonet Castellana 1913-1989*. Textos VV. AA. (Ed.) Barcelona: Ministerio de Fomento-Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1996. ISBN 84-89698-13-9, DL B-39619-96, pp. 33, 174-175.

Archivo Histórico del Colegio de Arquitectos de Cataluña. Bonet Castellana, arquitecto (1913-1969).

Bases del Concurso Internacional de Ideas para la Ordenación de la Zona Residencial Elviria, 1960. Madrid: Consejo Superior de Arquitectos de España. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Unión Internacional de Arquitectos (UIA), Dirección General de Urbanismo, Salvador Guerrero, promotor, 1960. Al arquitecto malagueño Francisco González Fernández se la debo.

Corrales, J. A.; Vázquez Molezún, R. *Corrales y Molezún, arquitectura*. Madrid: Xarait Ediciones, 1983, pp. 94-99. ISBN: 84-85434-17-X. DL: M-2325-1983.

Espiegel C. *Despojada belleza de la lógica modular. Pabellón de Bruselas '58 Corrales y Molezún*, Andrés Cánovas (dir.). Madrid: Ministerio de la Vivienda, Departamento de Proyectos de la ETSAM, 2005. ISBN: 84-933262-4-0.

Flores, C. *Arquitectura Española Contemporánea I*, 1950-1960. Bilbao: Aguilar, S. A., 1961. ISBN: 84-03-88903-8 (obra completa).

Frampton, K. *Modern Architecture: A Critical History*. Londres: Thames and Hudson Ltd., 1980. (edición en castellano, Barcelona:

Gustavo Gili, 2005, ISBN 84-252-1665-6. DL B. 15.741-2005, pp. 260).

Galindo Vegas, P. *Historias del turismo español. Los pioneros. José Banús Masdeu (1906-1984)*. Madrid: E.P.E.S.A., 2007, pp. 7, 12, 13, 16 - ISBN: 978-84-923297-5-5.

García de Paredes, J. M.; De La-Hoz, R.; Olivares, G. Centro de convenciones y congresos. Torremolinos. *Revista Hogar y Arquitectura*, n.º 61, nov-dic 1965. DL M. 1071-1958, pp. 62-64.

Higueras, F.; Miró, A. Conjunto residencial en Punta de la Mona (Granada). *Hogar y Arquitectura*, n.º 58, mayo-junio 1965a. DL M. 1071-1958. ISSN 0018-3237, pp. 26-31.

Higueras, F.; Miró, A. *Memoria del proyecto original del Conjunto residencial en Punta de la Mona (Granada)*. Madrid: Fundación COAM, Archivo Histórico, 1965b. Visitado por el autor en noviembre de 2008.

Martínez y Sánchez-Arjona, J. M. *Arquitectura*, n.º 27. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1961. ISSN: 0004-2706, pp. 3.

Mihura, M. *Epistolario secreto de Fuenteserrabía, 1928-1977*. Introducción y notas de José Antonio Llera. Editorial Renacimiento, 2007, p. 135.

Moneo, R. *Arquitectura Viva*, n.º 28. Madrid: Arquitectura Viva S.L., enero-febrero 1993, ISSN: 0214-1256, pp. 72-73.

Paricio, I. *La construcción de la arquitectura. 2- Los elementos*. Barcelona: Institut de Tecnologia de la Construcció de Catalunya. ITEC, 3ª edición, 1996. ISBN: 84-7853-293-5. DL: Z-738-96.

Paz Maroto, J. Resumen crítico de las ponencias desarrolladas en las jornadas urbanísticas de Barcelona, del 1 al 8 de noviembre de 1959. *Revista de Obras Públicas*, Tomo I, n.º 2937. Madrid: Colegio de ICCP, 1960. ISSN: 0034-8619.

Reyero, J. A.; Arias P. Elviria como problema. *Arquitectura*, n.º 27. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1961. ISSN: 0004-2706.

Sánchez Lampreave, R., 2003. El concurso Elviria. La reivindicación de la cultura arquitectónica. En: Landrove, Susana (ed.). *Actas IV Congreso Fundación DOCOMOMO Ibérico, Arquitectura Moderna y Turismo: 1925-1965, Valencia 6/7/8 de noviembre 2003*. Valencia: Fundación Docomomo ibérico, 2003, p. 223. ISBN 84-609-2997-3. DL: B-49020-2004.

Terán Troyano, F. de. *Historia del Urbanismo en España III, siglos XIX y XX*. Madrid: Cátedra, 1999, ISBN 84-376-1708-1. DL M.16.155-1999, pp. 256.

Utzon, J. Platforms and Plateaus: Ideas of a Danish Architect. *Zodiac*, n.º 10. Milán: Edizioni di Comunità, 1962. ISSN: 0394-9230, pp. 114, 123.

Vázquez Molezún, R. *Revista Nacional de Arquitectura* N°188. Madrid: Dirección Nacional de Arquitectura, 1957, portada y pp. 7.

5.2. El Concurso Internacional de Elviria

Roberto Barrios Pérez

RESUMEN

El concurso para el desarrollo urbanístico de la finca de Elviria, en el municipio de Marbella, fue uno de los primeros celebrados a nivel internacional en España y en la Costa del Sol. En él participaron arquitectos de reconocida valía como Jørn Utzon, que previamente había ganado el concurso para la Ópera de Sídney. En este artículo se analiza el conjunto de proyectos de este concurso en relación con el debate arquitectónico de los años sesenta.

ABSTRACT

The Elviria public tendering process in the municipality of Marbella was one of the first to be held at an international level in Spain, and the Costa del Sol. Architects of great influence such as Jørn Utzon, who previously won the Sydney Opera House design competition, participated in it. This article will be devoted to the analysis of the designs submitted to this process in relation to the architectural debate of the 60s.

1. Introducción

El carácter internacional del concurso tutelado por la Unión Internacional de Arquitectos (UIA), el prestigio del jurado compuesto por Luis Blanco Soler como presidente (en su condición de decano del Colegio de Arquitectos de Madrid y delegado de la UIA para la sección de concursos internacionales), Pierre Vago (secretario de la UIA), Antonio Perpiñá (delegado de la UIA para la sección española de su Comisión de Urbanismo), Franco Albini (designado por la UIA), Emilio Larrodera (jefe de Planeamiento de la Dirección General de Urbanismo) y el joven arquitecto malagueño José María Santos Rein como secretario, ratificaron la iniciativa y la orientación turística hacia capas cosmopolitas que Salvador Guerrero, promotor¹ del concurso pretendía para Elviria.

El grado de complejidad que ha adquirido el concurso de proyectos de arquitectura a lo largo del siglo XX hace que no sea suficiente interpretar correctamente el programa de cada propuesta del concurso, ni incluso aplicando cada una de las posibilidades que ofrece la técnica. Los numerosos factores políticos, económicos, sociales y culturales que intervienen en el proceso escapan al control del arquitecto, quien se ve obligado a crear una serie de estrategias, unos instrumentos de trabajo abstractos que cumplen dos funciones complementarias. La primera consistiría en limitar su propio campo de trabajo, mientras que la segunda trataría de mostrar el concepto que sostiene el proyecto, estableciéndose así un vínculo entre la propuesta y el cliente.

¹ En varias ocasiones, he oído a S. Guerrero manifestar en relación con el concurso: "...mi deseo es ver una arquitectura honrada en la expresividad de los materiales, en el cumplimiento del programa y estéticamente adaptada al paisaje geográfico y humano".

Una lectura exhaustiva podría obtener un retrato del estado de la cultura europea arquitectónica del momento, a partir de la categoría y el prestigio profesional de los arquitectos concurrentes, y aunque el recuerdo y reivindicación de la ejemplar iniciativa de un promotor² privado como Salvador Guerrero pudiera ser interesante, el Concurso de Ordenación de Elviria:

→ Trasciende el valor de estas consideraciones y con él parece más sugerente analizar cómo se concreta el trabajo de los arquitectos, el valor cultural arquitectónico del Concurso de Ideas de Arquitectura y la configuración de un nuevo orden territorial en este lugar de la Costa del Sol.

→ Persigue comprender su desarrollo y exponer el interés que tiene como proyecto histórico, de unos hechos arquitectónicos, como pensamiento material, que se manifiestan a

² | Salvador Guerrero. En el Coto de los Dolores de Elviria, en Marbella, el 6 de abril de 1965, se firmó el contrato para construir el hotel Elviria Hilton, por Strand, venido de Nueva York, por parte de Hilton y, como promotor de Elviria. El 12 de junio de 1967 se inician las obras de construcción del hotel Hilton de Marbella, con un presupuesto de 200 millones de pesetas, con instalaciones de lujo y club de playa privada. Y el 20 de marzo de 1969 el director general de Empresas y Actividades Turísticas, León Herrera y Esteban presidió la inauguración del hotel Marbella Hilton, para cuyo acto se trasladó desde Estados Unidos el presidente de Hilton Internacional, Conrad Hilton. Posteriormente, el 18 de julio de 1969, llegan al aeropuerto de Málaga los congresistas del Symposium Internacional de Trasplante de Órganos, entre los que figura el doctor Barnard..., que se aloja en el Marbella Hilton.

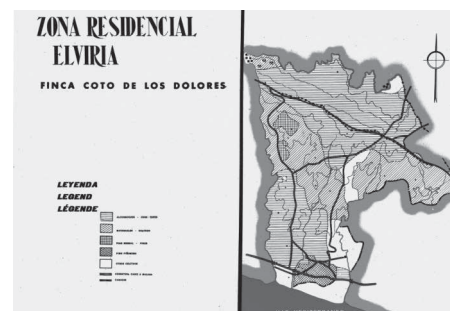


Fig. 1. Documentación del concurso.
Fuente: Catálogo Oficial del Concurso Internacional de Ideas.

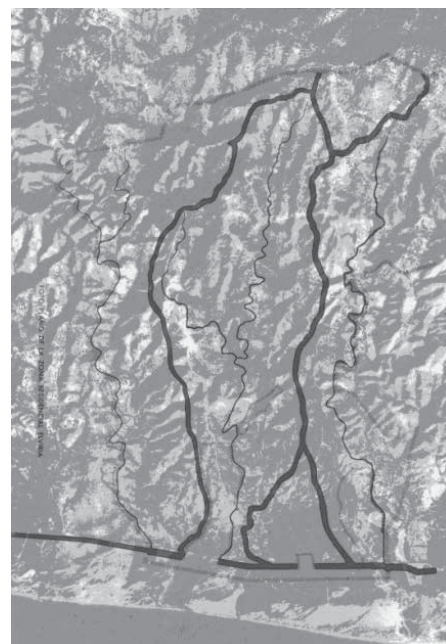


Fig. 2. Maqueta de Elviria, 1960.
Fuente: Catálogo de la Exposición de las propuestas. Ministerio de la Vivienda, 1961.

través de un tiempo, con la contrastada solidez de haber sido factor de su transformación y eventual permanencia en el territorio, y como se concreta la lectura particular de Elviria, a través de las estrategias de los arquitectos que presentaron sus trabajos en 1960.

→ Se trata de recuperar el valor de la cultura arquitectónica, en el desarrollo urbanístico de un lugar singular —Elviria— de un promotor singular —S. Guerrero— en un contexto crucial —1960— para la Costa del Sol. Analizar y descubrir los valores de calidad que tuvo la arquitectura en el Concurso Internacional de Elviria, que forman parte de la cultura arquitectónica y que han servido para introducir la arquitectura moderna en esta zona de la Costa del Sol supone una de las líneas de trabajo. Así como también el reconocimiento de las intenciones y capacidades de lo proyectado, de aspectos menos evidentes, de referencias en el trabajo anterior desarrollado por los arquitectos y su influencia en la obra posterior son nuevas focalidades y perspectivas que se pueden abrir.

2. Origen del concurso

La Dirección General de Urbanismo, creada en 1957, prestó especial atención al planeamiento urbanístico de los núcleos turísticos (Plan Sur de Valencia...); la ordenación de la Costa del Sol fue su principal objetivo hasta la mitad de la década de los años sesenta.

La Comisión Especial de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol en la provincia de Málaga se crea por los Decretos de Presidencia del Gobierno de 7 de marzo y 5 de septiembre de 1958, siendo su presidente Pedro Bigador Lasarte, señala en la Memoria General del Proyecto del Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol que: “Apenas iniciada dicha información —llevada a

cabo para conocer la realidad de la costa— comprendimos que era de urgente necesidad atajar el desorden y la falta absoluta de control con que la que la iniciativa particular construía en la costa sin la menor limitación y, en muchos casos, invadiendo las playas”.

El origen del Concurso Internacional convocado en 1960 para Elviria, en Málaga y, en 1961 para Maspalomas³, en Las Palmas, está en las escasas intervenciones que fueron solicitadas por promotores privados a la Dirección General, ya que la mayoría quedaron bajo la jurisprudencia de las correspondientes comisiones provinciales, responsables últimas de las ciudades menores de 50.000 habitantes.

Estos promotores pretendían reducir las dificultades del ámbito local y aplicar la normativa de la vigente Ley del suelo.

Con objeto de obtener una urbanización modelo en la Zona Residencial Elviria, de Marbella, se convocó el CONCURSO INTERNACIONAL DE IDEAS PARA LA ORDENACIÓN DE LA ZONA RESIDENCIAL “ELVIRIA”.

Para alcanzar este fin, señala la memoria: “... se ha convocado el presente concurso de ideas, y de ellas seleccionar las que mejor se ajusten a lo que debe ser la zona, un lugar de descanso y recreo”. Hace hincapié en considerar que el descanso al hombre de hoy se lo proporciona la naturaleza y poder disfrutar de ella, y poder olvidar la angustiada expresión de la ciudad moderna.

La presentación del concurso que realizaba su promotor Salvador Guerrero en marzo de 1960, decía:

«Dentro de la variada geografía española, rica en contrastes climatológicos, en paisajes, costumbres y tipismo, la Costa del Sol

ocupa un lugar privilegiado por su permanente clima subtropical y la belleza de sus playas, protegidas por poderosos macizos de montañas.

Aquí, en el epicentro de la Costa del Sol, a 45 kilómetros de Málaga y 14 de Marbella —que son sus puntos clave de referencia— se encuentra la finca Coto de los Dolores, en la que está enclavada la ZONA RESIDENCIAL ELVIRIA, una gran extensión de terrenos listos para entrar en el mercado de las urbanizaciones.

Con objeto de promover la realización urbanística de estos terrenos, se ha convocado un Concurso Internacional de Ideas, cuyas bases, condiciones y detalles figuran en la presente memoria.

A la vez que se rinde un tributo de reconocimiento a la arquitectura, con esta convocatoria deseamos que los arquitectos encuentren en ella una gran cantidad de alicientes dignos de su mejor empeño.»

Los arquitectos del momento se concentraron en resolver fundamentalmente programas de alojamiento hotelero hacia un turismo que empezaba a ser de masas, transformando física, paisajística y arquitectónicamente el territorio litoral.

La transformación del paisaje natural de Elviria —el problema Elviria— era la finalidad del concurso, en definitiva, decir cómo tienen que hacerse las cosas, y mediante la convocatoria del Concurso Internacional de Ideas para la ordenación de Elviria, lanzado por el promotor Salvador Guerrero se pretendía encontrar normas que luego pudieran utilizarse en otros lugares.

3 | El concurso estaba organizado por el Conde de la Vega Grande, sus bases estaban redactadas conforme al reglamento de la UIA y el tribunal calificador lo componían Pierre Vagó (Francia), J. H. van den Broek (Holanda), Franco Albini (Italia), Luis Blanco Soler, Antonio Perpiñá Sebrí y Manuel de la Peña (España).

3. Metodología

El plano general de cada propuesta ha sido la clave para comprender el sentido de unidad y de recuperación del orden, pues en él está lo fundamental aunque no haya sido lo primero en orden a su aparición.

La articulación de todos los elementos propuestos –calles, plazas, y edificios– nos lleva a revelar la sorprendente aparición de afinidades y oposiciones entre todas las arquitecturas propuestas.

En unas ocasiones, es una afinidad de escala, de técnica (más bien de concepto de la técnica), de los materiales; en otras, la adecuación al clima. Algunas son deshumanizadas y desangeladas, en cambio otras encuentran la escala del hombre-lugar, no del hombre-masa, y todo con la ayuda de los análisis de las propuestas realizadas por los arquitectos Arias y Reyero en la revista *Arquitectura*.

El principio de este estudio ha sido analizar el trabajo del arquitecto danés Jørn Utzon, dada la expectación que produjo su inscripción en el concurso, apenas tres años después de haber ganado el concurso de la Ópera de Sídney.

Además, en este Concurso de Elviria hay una variante nueva profundamente significativa: es un Concurso Internacional de Ideas⁴, abierto a equipos profesionales de todo el mundo, lo que decididamente abrió las posibilidades de lenguaje, de técnica, de culturas constructivas y modos de entender el espacio

y el habitar. Esto indudablemente enriqueció el debate sobre la arquitectura nacional.

Utzon concurreó proponiendo la creación de un centro humanístico donde el cultivo de los valores artísticos y culturales, considerados en sus aspectos más espirituales, determinara el carácter específico del proyecto para urbanizar, como decían las bases: “una gran zona natural de la costa Mediterránea, cuyo centro y capital se llamará Elviria”.

Sin duda, la localización del proyecto reunía suficientes características para atraer al concurso a Utzon. Sus peculiares ideas sobre la organización en plataformas tuvieron en este caso amplio desarrollo. Sobre todo sus soluciones para situar, como se requería, el centro comercial con hoteles, restaurantes, etc., en el punto de encuentro de la montaña y la llanura, con el mar al fondo.

Para Utzon: “La zona de la ciudad objeto del concurso se encuentra en una ubicación maravillosa a orillas del Mediterráneo, por lo que las vistas del mar deben constituir el motivo dominante de la planificación urbanística de este barrio. Por ello, cada edificio del proyecto tiene un contacto directo con el mar, independientemente de su distancia a la playa. Un estudio de las características especiales del terreno revela que existen ciertos puntos en este espléndido territorio que destacan como rasgos distintivos del conjunto, puntos en lo que es tentador concentrarse. El primero de ellos es el lugar donde convergen las montañas y el llano, justo antes de que este llegue hasta la playa. Este punto ha sido seleccionado para ubicar un centro comercial, los hoteles, restaurantes, etc. El otro está en lo alto de las montañas, donde, a modo de dedos, se extienden de forma espectacular algunas mesetas claramente definidas. Este punto alejado se ha seleccionado para ubicar nuestro tranquilo centro humanístico”.

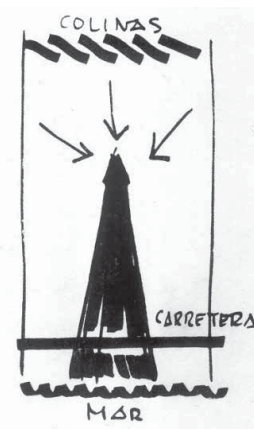


Fig. 4. Dibujos de Utzon para el Concurso Internacional para Elviria, 1960.
Fuente: Revista *Zodiaco*, 1962.

La presencia del arquitecto danés Jørn Utzon, personalidad expresiva de la “tercera generación”⁵ (grupo de arquitectos que inician su acción después de la Segunda Guerra Mundial) supone para el Concurso de Elviria la posibilidad del estudio desde puntos de vista tan sugerentes como solucionar arquitectónicamente el problema de la relación entre el individuo y las esferas colectivas, consiguiendo al mismo tiempo la flexibilidad del proyecto individual y su aislamiento, conjuntamente con la adaptación al paisaje⁶.

Encontramos algunos elementos que podrían ser invariantes o, servirían de relación entre las propuestas, como:

El impulso de la orientación social, prestando una consideración al cliente anónimo.

4 | Encontramos referencias del Concurso Internacional para Elviria en la revista *L'Architecture d'Aujourd'hui*, en su reseña del congreso de la UIA de julio de 1961 en Londres: «Concours pour l'aménagement de la zona résidentielle Elviria, Costa del Sol, Espagne».

5 | Artículo: «Jørn Utzon y la tercera generación», en la revista semestral *Zodiaco*, n.º 14.

6 | Serán importantes las referencias de proyectos anteriores como las viviendas de Fredensborg.

Una planificación abierta: incorporación de las condiciones cambiantes como elemento positivo de la planificación.

La incorporación también del tráfico como elemento positivo de la planificación urbana.

Una mayor atención a la situación existente, de forma que pueda surgir una correlación entre la arquitectura y el medio ambiente, con una intensificación recíproca.

El empleo arquitectónico de planos horizontales y niveles diferentes. Se amplía el empleo de plataformas artificiales como elementos urbanísticos.

El incremento de la relación con el pasado, no expresado en formas, sino en el sentido de una relación interior y un deseo de continuidad.

El refuerzo de las tendencias esculturales en la arquitectura y una relación más libre entre los espacios interior y exterior y entre volúmenes en el espacio.

El derecho de expresión sobre la función pura.

4. Planteamiento del estudio

Se pretende reflexionar sobre construir en el territorio desde la historia del lugar, con todo su bagaje social, económico, geográfico y cultural hasta la concepción y formalización de la propuesta arquitectónica para este contexto en este tiempo.

El sentido de este ejercicio intelectual es poder imaginar y plantear estructuras, formas del suelo y del espacio, enfocadas al entendimiento de formas constructivas y de proyecto del espacio natural en función de su reconocimiento como territorio, provisto de una metodología que centra su análisis y estudio en las relaciones entre elementos y propuestas presentadas sobre este espacio natural,

imaginado y nebuloso, pasando de lo descrito a lo propuesto en los proyectos de arquitectura, aproximándonos al territorio como objeto modelado y modelador.

4.1. LA LECTURA Y EL USO DEL LUGAR COMO AUTÉNTICO GERMEN DEL PROYECTO DE UTZON EN LA PROPUESTA

Ahora, cuando la conservación del territorio y la formalización del paisaje se ha convertido en numerosas ocasiones en un decorado puramente formalista a la moda, que apoya un naturalismo superficial, la rotundidad de la propuesta de Jørn Utzon para el Concurso Internacional de Ideas para la Ordenación de la Zona Residencial Elviria de 1960 nos habla de una continuidad con la cultura arquitectónica, basada en el encuentro con raíces, cuya profundidad supera a los supuestos “espíritus nacionales” y revela la banalidad y la falta de rigor técnico de las actuaciones posteriores.

La propuesta de Utzon, distinta del modelo típico de los desarrollos turísticos de la costa, se extiende desde la carretera nacional CN-340, que transita de Málaga a Cádiz, hasta la vaguada natural del terreno, proyectando los conjuntos de viviendas unifamiliares y plurifamiliares apoyados en plataformas, que se separan y se funden con la topografía del terreno, y situando en una zona separada un centro humanístico (teatro, museo, biblioteca), un anfiteatro apoyado en la topografía de la montaña y un centro religioso.

Los dibujos de Utzon para el Concurso Internacional para Elviria son una mirada a la realidad, a la historia, que arranca de la experiencia acumulada y dibuja e interpreta la arquitectura construida, la arquitectura propuesta en concursos anteriores, como escribe Kenneth Frampton en *Estudios sobre Cultura Tectónica*⁷:

7 | Frampton, Kenneth *Estudios sobre Cultura Tectónica*. Poéticas de la Construcción de los

“Tal y como han subrayado Sigfried Giedion y otros, la obra de Utzon posee esa extraña capacidad para combinar la forma orgánica y geométrica, creando la primera a partir de la segunda. Esto resulta evidente, como en ninguna otra obra, en los asentamientos Kingo y Fredensborg y en los proyectos para Odense y Birkehoj. Una versión comparable, aunque menos celular, de ese mismo planteamiento la podemos encontrar en un heroico esquema megaestructural que proyectó para Elviria, España, en 1960.”

El jurado compuesto por P. Vago y F. Albini, premió otras opciones que llegaron a desarrollarse parcialmente, construyendo así una continuidad histórica y cultural desde el origen del lugar, en el sur de España, en Elviria.

4.2. ¿QUÉ NOS DICE EL TERRITORIO SOBRE EL MODO EN EL QUE SE OCUPA Y QUÉ ES EL PAISAJE CONSTRUIDO?

Utzon propone una producción de tipologías de vivienda de baja densidad configurando una urbanización dispersa, un tipo de crecimiento de ciudad anglosajona, que será un instrumento esencial para explicar el proceso de crecimiento de la ciudad compacta de tradición mediterránea, es decir, producción residencial tipológica especializada desarrollada fragmentariamente en el territorio y que describe detalladamente R. Weston cuando se refiere a la propuesta:

«La mayor escala de las plataformas, y una de las más poéticas, llegó en 1960 con el Concurso para un Nuevo Resort junto al Mediterráneo en Elviria, en el sur de España. Un gran centro comercial estaba situado en el punto donde las montañas y el área costera se encontraban más alejadas del mar. Construcción residencial escalonada de bloques ocupaban plataformas naturales y “se dispersaban como dedos de una mano en una forma dramática.”

siglos XIX y XX. Madrid: Akal S. A., 1999. (ISBN: 84-460-1187-5). P. 254.

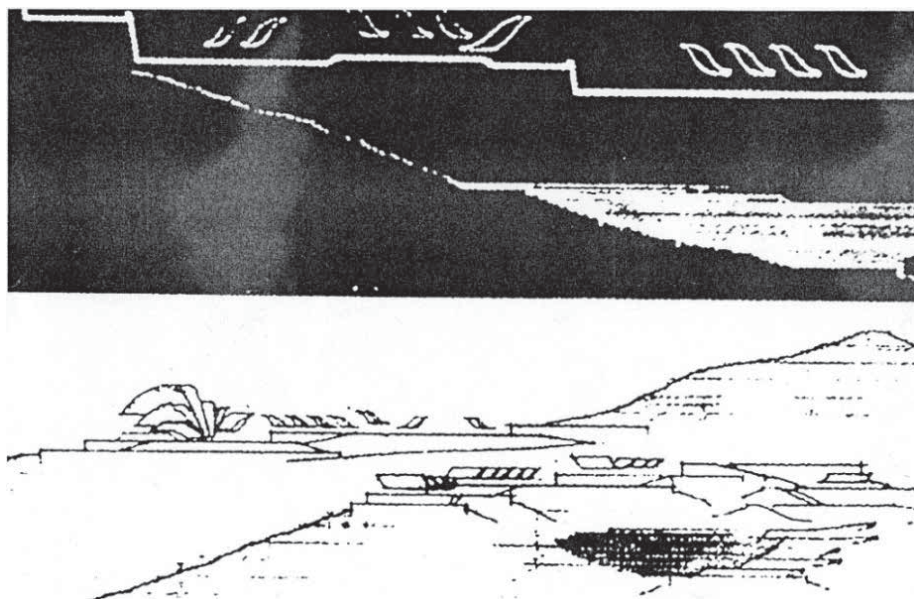


Fig. 5. Ordenación de Utzon para el Concurso Internacional para Elviria, 1960.

Fuente: Revista *Zodiac*, 1962.

El plano era claro y fuerte, pero el proyecto realmente cobraba vida en sección, sin doblarse ocupaba terrazas de tierra, planos en equilibrio dramático y amplias zonas escalonadas, sobre las que superponen cubiertas ligeras que simulan gaviotas en vuelo. Utzon más tarde las relaciona, sublimando la idea, con croquis que a menudo reproducen la vinculación con Sídney; en uno, dos enormes formas de S cubren como nubes las plataformas y, en otro, una corona aparece flotando sobre las cubiertas. La caligrafía de la forma S se constituye en el motivo favorito, en una estructura *jeu d'esprit* que enfatiza la solidez de las plataformas sobre las que flotan. Estaban latentes las estructuras corrugadas de las cubiertas de la fábrica de papel de Marruecos; también el motivo sugiere asociaciones múltiples, seguramente la más próxima en el proyecto para Bagdad de Aalto que ya había utilizado en el Banco Melli; en Elviria será más masiva y grande.

El proyecto para el área de Birkehoj explora ideas similares a Elviria, que Utzon describe como...

Por lo tanto, la tradición abandonada, para Utzon supone "descubrir lo que un edificio quiere ser significa encontrar lo que es su potencial poético como estructura expresiva y como sistema de construcción." El objetivo es la reutilización de elementos históricos para dotarlos de nueva funcionalidad, planteando el problema mediante nuevos sistemas constructivos: "Estar en contacto con el tiempo, con el entorno, sentir la inspiración en el propio trabajo, resulta necesario para trasladar nuestras necesidades a un lenguaje arquitectónico...". La esencia de la arquitectura, Jørn Utzon 1948.

Podríamos resumirlo en la búsqueda de una composición orgánica mediante la repetición de elementos derivados de la variación de un

prototipo, el deseo de un equilibrio humanístico entre los ideales modernos y las tradiciones del arte de construir y el confort de la vivienda.

Elviria, situada en una franja litoral en el ámbito de la Costa del Sol, supone una discontinuidad entre el medio físico terrestre y el mar; este último se mantiene como el más claro límite de lo construido, tal y como escribe S. Pérez Arroyo⁸: "... solo el mar o el agua siguen marcando una barrera nítida para las poblaciones, [...] existen ciudades con la espalda protegida por las montañas y frente al mar".

La oposición entre ciudad y campo, la vuelta a una naturaleza lejana en la que puede recuperarse un modo de vida necesario para el hombre, es un sueño constante de todas las culturas. Las culturas tradicionales del sur de Europa poseen un sentido de la vida singular manteniendo aún características de proximidad en las relaciones humanas⁹ que dan forma a este paisaje construido, como describe C. Norberg-Schultz; la percepción se mueve en torno a centros y lugares, asegurando la existencia de relaciones de proximidad puestas en evidencia a través de direcciones y caminos. Así, en el paisaje el elemento preponderante es el de dominio, mientras que en la ciudad sería el camino y en la casa, el lugar. Estos niveles de percepción plantean relaciones del hombre con el medio, identificando las escalas de los fenómenos que los diferencian.

⁸ | Pérez Arroyo, S., *Escritos de Arquitectura*. Madrid: Pronaos S.A., 1993. (ISBN: 84-85941-14-4).

⁹ | Morales Sánchez, J. *Arquitectura y Proyecto*, Nota sobre los Elementos de Composición. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Serie *Arquitectura* n.º 12, 1991. (ISBN: 84-7405-666-7). "Señala que la percepción y las relaciones espacio-temporales confirman sus diferentes sentidos, según qué circunstancias estemos viviendo".

4.3. ¿CÓMO SE EXPRESA LA DUALIDAD: RESPETO POR LA NATURALEZA Y DOMINIO SOBRE ELLA?

“La arquitectura es lo que la naturaleza no sabe hacer. La naturaleza no puede hacer nada de lo que hace el hombre. El hombre toma la naturaleza —los medios por hacer— y distingue sus leyes. La naturaleza no lo hace porque opera en armonía con las leyes, y a esto nosotros llamamos orden.” Louis I. Kahn

Hay que analizar los dibujos de la propuesta del arquitecto como generadores de una realidad que acabará fuera del dibujo y que constituye uno de sus instrumentos esenciales, junto a la geometría más allá de las conexiones entre actitudes vitales, funcionales y formas, para comprender qué significa la acción de medir¹⁰, determinar, localizar y ordenar el territorio de Elviria, como paso obligado para entender la propuesta.

Nos puede ayudar esta reflexión de Kahn para ver que la intervención adecuada y medida, mejora el entorno en el que nos encontramos. Pero fue probablemente Le Corbusier quien mejor percibió esta dualidad entre el mundo físico y la arquitectura: “La arquitectura es solo ordenamiento, bellos prismas bajo la luz. Es algo que nos fascina, es la medida. Medir [...] la arquitectura preside las cantidades”.

¹⁰ | Señala Kosme de Barañano en su escrito Chillida: desarrollo de la obra: «Los ejes conceptuales del pensamiento griego se instalan en dos sencillas y a la vez complejas proposiciones [...] el hombre es la medida de todas las cosas; de las que son en cuanto que son, de las que no son en cuanto que no son (...) después, Aristóteles hará un replanteamiento más preciso: para el hombre, medir es conocer. Esto es la consideración de medida como conocimiento. Textualmente, dice el filósofo de Estagira “medida es aquello por lo que se conoce la realidad en cuanto a extensa”».



Fig. 6. Dibujos de Utzon para el Concurso Internacional para Elviria, 1960. Fuente: Revista *Zodiak*, 1962. Ordenación.

En la propuesta de Elviria encontramos la arquitectura reducida a un solo verbo: medir, es decir ordenar, para entender-respetar-la-naturaleza. Al observar los dibujos, nos atrae el centro de gravedad del lugar, el proyecto se extiende en torno a él, la montaña lejana o próxima, el horizonte bajo o alto¹¹, la sensación de densidad (árboles, colinas, valles...), la disposición geométrica de las formas, siempre en jerarquía.

Los elementos de la naturaleza (horizonte, mar cercano, mar lejano, cielo...) se elevan en los dibujos del concurso, son portadores de sensaciones (luces, sombras, dramatismos, contrastes...); la composición se consigue con ellos, se reconocen los elementos artificiales-arquitectura con los elementos naturales-naturaleza, porque ambos pertenecen al mundo físico que se domina para que la naturaleza se muestre como realidad entendida.

La sensibilidad ante el lugar, ante la naturaleza entera como campo de acción hace que la propuesta de Utzon sea muy valiosa; es su mayor aportación, aunque esconde algo de misterio. Sin duda tiene razón Kenneth Frampton: "... tal vez sea la poética de la construcción".

La atracción por la geometría, la topografía, el trabajo sobre el terreno, el carácter presencial y topológico de algunos accidentes o plegaduras de la superficie de la tierra, sugiriendo, induciendo la intervención, organizando las formas para que cada una de las viviendas entre en contacto con la naturaleza, que la naturaleza entre dentro del conjunto residencial.

Porque es precisamente en esta naturaleza donde se sitúan las viviendas que se distribuyen en plataformas señalando el paisaje y ejerciendo sobre él una desaparición, que se produce por la repetición de las piezas, el

enterramiento y la ingravidez de los elementos arquitectónicos propuestos que construyen el propio paisaje, como arquitectura.

La revista *Zodiak* en su número 10 (1962), en el artículo "Platforms and Plateaus: Ideas of a danish architect", recogía este comentario: "... una variada exploración sobre la plataforma, desde la escala del concurso proyectado para un gran desarrollo costero en España (Elviria) hasta su proyecto para su casa no construida en la costa de Bayview (suburbio de Sídney)", que nos da más pistas para interpretar la habilidad de Utzon para expresar esta dualidad de respeto-dominio en la experiencia del paisaje relacionando lo natural y la arquitectura concreta del concurso.

Las plataformas que la propuesta contiene pueden entenderse como una transformación de las curvas de niveles topográficos de la parte superior de las colinas.

Otros elementos del recorrido —frentes contruidos, bordes, miradores, etc.— son esenciales de la propuesta del concurso y canalizan los movimientos, los "rastros", el "disfrute del lugar", señalan el interior-exterior... El escalonado de plataformas constituye un sistema de líneas geométricamente libres que envuelven y comprimen las superficies en las que se dispone la edificación. Sobrepuesta a esa geometría flexible-naturaleza está la geometría rígida-arquitectura a base de figuras geométricas regulares.

Seguir el ritmo de las montañas fragmentadas por valles abiertos a las vistas y con pendientes sombreadas por su orientación da lugar a un proyecto compuesto de espacios exteriores y de espacios interiores abiertos a la luz y el paisaje.

Esta propuesta como respuesta al entorno natural viene expresada en una estructura geométrica flexible pero rotunda. Es una geometría de planos que se posan sobre el paisaje, se deslizan por las laderas y, en las áreas de los edificios de equipamiento, la geometría es más precisa con un escalonamiento de figuras trapezoidales; en los alzados, las

cubiertas se abren al paisaje como respuesta a las demandas externas y a las internas... Al final, una estructura geométrica sirve para responder al programa, a los recorridos paisajísticos, desde la propia propuesta.

4.4. ¿LA UNIÓN ENTRE ARQUITECTURA Y NATURALEZA ES UN IDEAL URBANO?

Es una realidad la diferencia que en la Costa del Sol se da entre la franja costera y el interior (los valles, montañas y llanuras) en lo concerniente al mundo y al paisaje rural. El interior se mueve en una determinada línea donde las relaciones entre rural y urbano se estructuran generalmente desde una perspectiva tradicional, pero cuando llegamos a la costa ocurren cosas distintas.

Es difícil encontrar paisajes rurales de calidad, en uso y sin contaminación urbana, por eso la relación entre rural y urbano es compleja, aunque en ciertas condiciones podría ser fecunda y fructífera. Tal vez las condiciones de extensión territorial, unidad entre interior (montaña) y costa (playa) en Elviria en 1960 supusieron una relación más fácil a pesar de los problemas que aparecían: inversión, accesibilidad, etc., dificultades que tienen toda intervención.

En la Costa del Sol inciden aspectos socio-culturales y estructurales muy diferentes a otras costas donde la presencia de grandes conurbaciones altera el territorio; en nuestro caso se llegó a plantear una convivencia, una simbiosis entre lo rural y lo urbano, considerando que no eran antagónicos.

Las suturas, las relaciones entre actuación y territorio, los estudios de límites y de bordes son aspectos atractivos donde se plantea el problema de la actuación del concurso.

¿Por qué no entender el territorio que ordenamos como un parque que pudiera seguir siendo agrario, acotando las áreas de actuación y destacar el valor del paisaje sobre el

¹¹ | En el proyecto de Ciudad Blanca de Alcudia (1961-1963) Sáenz de Oíza manipulará la forma de ver el paisaje a través de la sección: plantea los forjados escalonados de cada vivienda, de modo que al mirar "el mar se levante"

que se piensa actuar, saber leer el patrimonio arquitectónico que tiene el lugar, con ojos distintos, para ver cosas distintas a las que vemos en la ciudad?

Algunas propuestas del concurso consideraron la intervención en este territorio como un lugar construido a lo largo de los siglos, encontraron caminos, sendas, acequias, etc., todo un entramado cultural a tener en cuenta.

La intervención sobre lo rural está lejos de ser sobre una tabla rasa en la que podemos barrer la memoria, más bien tendríamos que conservar aquella memoria que nos identifica como lugar y sobre la que volver la vista y aproximarnos al origen, acercarnos a la tierra, a la naturaleza y considerar que “construimos sobre lo construido”.

La presencia del propio recorrido, la concreción de un itinerario, su materialización, su vinculación con el patrimonio, su relación con la cultura mediterránea andaluza internacional desde la cual nace, valorando el equilibrio entre permanencia y transformación.

Podríamos obtener un tiempo de aproximación, una capacidad descriptiva, adecuada a la escala del lugar, y también nos ofrecería la posibilidad de informarnos de la sociedad que hizo posible este patrimonio. Tal vez, tendría el itinerario la misión de hacer posible y coherente el cambio de uso.

Esta idea de recorrido como sistema descriptivo ha estado presente en todas las etapas de la cultura mediterránea desde su origen griego; a veces, como proceso iniciático como en la idea de laberinto, en las visitas literarias a lugares imaginarios, recorridos mágicos... ¿por qué no ahora en itinerarios vinculados a lugares de interés?

También sería oportuno recordar otra interpretación de la relación espacio-tiempo, como los itinerarios en la Acrópolis, de Dimitri Pikionis. En este caso, en Pikionis la idea de recorrido se asimila al concepto de

historia como dice Jan van Geest¹², pero entendiéndola como proceso acumulativo.

Esta difícil relación podría empezar por un interés por el lugar, el paisaje... como fuente de conocimiento, a través de una “observación fiel, sencilla y ordenada” de la naturaleza para poder entenderla, explotarla, valorarla...

¿Por qué la mirada hacia el paisaje? Quizá una respuesta puede ser considerar la capacidad regeneradora que la visión de la naturaleza ofrece al individuo. Esta mirada desde la modernidad hacia lo rural está presente en los arquitectos nórdicos como G. Asplund, R. Erskine o J. Utzon cuando nos ofrecen en determinados proyectos una preocupación por el paisaje rural, por su arquitectura y por la cultura entorno a lo rural.

Sí que recogemos las aportaciones del pensamiento antiurbano en la arquitectura y el urbanismo del siglo XX, como las de Wright, Tessenow, Asplund, Aalto, Barragán, Fehn..., que han defendido la integración de la arquitectura a la naturaleza y han reivindicado la “forma de vida” en las pequeñas ciudades frente a otras realidades mercantilistas (masificaciones, grandes polis...) reflejada en los asentamientos de baja altura y alta densidad, donde significativamente prevalecen las tradiciones de gente viviendo en cercana proximidad. Tenemos los ejemplos de la Siedlung Halen, en Berna, 1960, de Atelier 5, o el asentamiento lineal Puchenau del arquitecto Roland Rainer en el que combina la identidad espacial con la variación formal y el carácter abierto, o el Pedregal de Luis Barragán¹³ (vivienda de poca altura y alta densidad).

Es sin duda Aalto quien encarna el origen natural de esta sensibilidad a partir de formas

de organización imprevista propias de asentamientos espontáneos, distribuciones topográficas, de la presencia de la ciudad medieval como patrón formal... Un retorno a los orígenes frente a la deshumanización repetitiva y mecanizada, la inspiración en su obra: Viviendas Kattua (1937) y viviendas con terraza de Sunnila (1936), en la manera que describe el propio Aalto¹⁴: “Dejándome llevar por el instinto, dibujo, [...] una especie de idea general, gracias a la cual los numerosos problemas parciales y contradictorios podrán ser armonizados”.

Utzon dispone de los instrumentos para plantear esa unión: el uso de la geometría, la topografía, el tallado del suelo, o el carácter topológico de algunos accidentes geográficos, o los pliegues de la superficie, sugiriendo una nueva lectura más contextual o induciéndonos a ella.

Contaba con estas referencias y con la inspiración fuera del ámbito europeo: en la cultura china (oposición entre podio pesado y cubierta ligera flotante), en la comprensión de la arquitectura wrightiana (vínculo romántico con la naturaleza), en Marruecos (arquitectura aditiva como modelo de generación formal), etc., así como en sus viajes en los que estudiaba distintas culturas (teatros griegos, templos centroamericanos, pagodas orientales), aprendía de la interpretación directa analizando los monumentos de la historia, formas básicas de la arquitectura que sirven de instrumento para unas obras de diversas escalas y lugares que interpretan el contexto.

¹⁴ | Aalto reivindica la intuición y su modo de trabajar parecido al arte abstracto para superar el vacío inicial y su primera implantación del proyecto. Continuaba: “La primera cualidad del arte abstracto es, en mi opinión, su carácter puramente humano”. En el texto la Trucha y el Torrente (aparecido en Domus, 1947. 233-135, «Architettura e arte concreta»), en bibliografía Catálogo Exposición en Contacto con Alvar Aalto. ISBN: 951-9164-14-4).

¹² | «Una interpretación del Ática: los dibujos de Pikionis». Quaderns 190 Barcelona.

¹³ | Existe una profunda afinidad de Utzon por la arquitectura de Luis Barragán («Jørn Utzon on Architettura», de Henrik Sten Moller, en Living architecture (Copenhague) n.º 8. Ed. Per Nagel. Copenhague 1989.

El propósito esencial de Utzon para lograr la caracterización individual de edificios y lugares, como reacción a ciertos funcionalismos y, el deseo de tener en cuenta las diferencias de carácter regional, geográfico, de modos de vida y en particular del sustrato histórico y cultural lo describe el propio Utzon en la memoria de su propuesta para Elviria¹⁵:

«La zona de la ciudad objeto del concurso se encuentra en una ubicación maravillosa a orillas del Mediterráneo, por lo que las vistas del mar deben constituir el motivo dominante de la planificación urbanística de este barrio. Para ello, cada edificio del proyecto tiene un contacto directo con el mar, independientemente de su distancia a la playa. Un estudio de las características especiales del terreno revela que existen ciertos puntos en este espléndido territorio que destacan como rasgos distintivos del conjunto, puntos en los que es tentador concentrarse.

»El primero de ellos es el lugar donde convergen las montañas y el llano, justo antes de que este llegue hasta la playa. Este punto ha sido seleccionado para ubicar un centro comercial, los hoteles, restaurantes, etc. El otro está en lo alto de las montañas, donde a modo de dedos, se extienden de forma espectacular algunas mesetas claramente definidas. Este punto alejado se ha seleccionado para ubicar nuestro tranquilo centro humanístico.»

Sin imagen, pero con memoria de la forma: unidades de pueblos y paisajes vistos en Marruecos, amplios planos horizontales como expresión genuinamente arquitectónica visitados en México, late la relación con este plano horizontal y con el fragmento doméstico característico de nuestro tiempo. Esta arquitectura consigue lugares para vivir, aunque sea “sobre el papel”, basta el proyecto, la propuesta, el carácter anticipatorio del propio proyecto para descubrir la

transformación de la materia física, para que el nuevo lugar emerja, y esa transformación sea un proceso permanente de reinterpretación creativa, sensible y racional.

Desde esa memoria cabría recordar la influencia de Jensen-Klint —“el estudiante de arquitectura debía ser educado para construir, más que para proyectar y debía estudiar el paisaje de dólmenes, iglesias, granjas, caminos... y, cuando hubiera comprendido, el estudiante podría volverlas a crear, sin copiarlas...”—, en la formación de un sentimiento profundo hacia el paisaje formado por topografía, clima tiempo, material y técnica para realizar la arquitectura.

“El camino para lograr una arquitectura diversa y humana pasa por entender la inspiración que existe detrás de cada expresión humana, por trabajar en base a nuestras manos, ojos, pies..., en base a nuestros movimientos y no en razón a normas estáticas y reglas creadas estadísticamente. Estar en contacto, con el entorno, sentir la inspiración del propio trabajo, resulta necesario para trasladar nuestras necesidades a un lenguaje arquitectónico...” *La esencia de la arquitectura*, Jørn Utzon, 1948.

Nos habla de una continuidad con el pasado, una simbiosis de arquitectura y paisaje a partir de la influencia mediterránea y oriental que nunca ha renunciado a lo artificial como condición ineludible de la presencia humana. Podríamos entender la utilización de plataformas como principio del paisaje artificial, como componente de un pensamiento de formas y sistemática de composición, desde la que se proyecta el proceso de consolidación del territorio. Su geometría física y matemática define leyes de fuerzas como ejes de ordenación.

4.5. ¿PODEMOS UTILIZAR LAS REGLAS GEOMÉTRICAS DE LA NATURALEZA PARA CONSTRUIR UNA POBLACIÓN IDEAL?

Para hacer más elocuente la pregunta anterior, puede servir una anécdota que comenta S. Giedion¹⁶ a propósito de Utzon: «Steen Eiler Rasmussen, profesor de Utzon en la Academia de Arquitectura de Copenhague, me dijo en una ocasión que sentía admiración por Utzon porque poseía una rara cualidad: podía dar una solución espacial a proyectos monumentales con medios completamente mecanizados y a proyectos sociales con los medios más sencillos posibles».

En los tiempos actuales en los que bajo diferentes formas se manifiestan síntomas de superficialidad cultural, la arquitectura de Jørn Utzon constituye un paradigma¹⁷ muy útil.

«El croquis como medio para la invención y la espontaneidad. La invención no es otra cosa que la facultad de imaginar a partir de bases seguras», señalaba Le Corbusier, que apostillaba también cómo es a través de la expresión material, como la arquitectura conecta con la historia. Observación, análisis, reflexión del proyecto histórico —antecedentes— y síntesis que busca los caminos de integración de esta propuesta en el territorio.

Con la información gráfica de dibujos disponible descubrimos un léxico propio, entendido como el caudal de palabras y formas del

¹⁵ | Ferrer Forés, J. J. Jørn Utzon. *Obras y Proyectos*. Barcelona: Gustavo Gili S. L., 2006. (ISBN-10:84-252-2060-2), p. 216.

¹⁶ | «Jørn Utzon y la tercera generación», en *Temas de Arquitectura y Técnica de la Construcción*, Ministerio de la Vivienda, Madrid, noviembre de 1966

¹⁷ | En la significación y acepción de la RAE: “ejemplo o ejemplar” y además “Cada uno de los esquemas formales en que se organizan las palabras nominales y verbales para sus respectivas flexiones o, alteraciones que experimentan las voces variables con el cambio de desinencias, del vocal de la raíz o de otros elementos”.

arquitecto; podemos comprobar no solo la coherencia de cada “caudal” de palabras y formas, sino desvelar la existencia de normas o constantes asociadas que posibilitan el hablar pero que establecen, a su vez, el cómo hablar.

Buscamos en estos dibujos datos sobre el mundo figurativo de Utzon –sus arquitecturas de referencia–, ideas que se quedaron en el tintero –la obra que pudo ser– y, alejados de los críticos, conocer las explicaciones y justificaciones que nos permitan entender esta propuesta, contando con el papel generativo que desempeña el dibujo arquitectónico, para realizar nuestras averiguaciones, tal y como nos indica Robin Evans¹⁸ en su escrito *Traducciones del dibujo al edificio*: «... pronto me llamó la atención lo que por entonces parecía la característica desventaja bajo la que trabajaban los arquitectos, nunca con el objeto de su pensamiento y siempre mediante algún medio interpuesto, casi siempre el dibujo».

La propuesta consecuencia del pensar proyectando y dibujando aporta no solo expresión al conjunto de dibujos o croquis autosuficientes o de investigación teórica¹⁹ relacionados con otros temas arquitectónicos sobre los que trabaja Utzon, sino también reflexión sobre el concurso, incorporando interrogantes, soluciones no dibujadas, no cerradas, etc. Los dibujos de los planos

permiten indagar, en su gestualidad podríamos descubrir las “instrucciones” del plan de colonización del territorio Elviria.

4.6. ¿CÓMO ES POSIBLE VINCULAR LO ABSTRACTO Y LO TRADICIONAL/ VERNÁCULO EN UN CONTEXTO TAN ESTIMULANTE COMO ELVIRIA?

Abstraer (deriva del término latino trahere) equivale a tirar de algo para separarlo de la totalidad a la que está unido. En el ámbito filosófico posee un carácter intemporal; en el ámbito artístico queda ceñido a un período histórico determinado²⁰, y en la arquitectura se tenderá a considerar abstractas aquellas obras que participen de esa búsqueda de lo esencial (en la pintura sería concentrarse en aquello que es sustancial en el arte pictórico: composición de formas y colores sobre un plano) y renunciar a lo particular.

Por lo tanto, la arquitectura será tanto más abstracta cuanto más separada aparezca de las dimensiones que la rodean, tales como utilidad práctica inmediata, medios para su construcción, significados... La arquitectura se dota de sus propias reglas, los elementos pierden importancia en sí mismos, mientras cobran protagonismo las relaciones. El sentido último de la obra está en la forma de esas relaciones. Así, el procedimiento abstracto decanta el quehacer arquitectónico hacia la vertiente sintáctica y da prioridad a las reglas de construcción formal, desplazándose el interés desde los elementos a las relaciones que se establecen entre ellos y hacia los principios de composición que las regulan.

20 | Se identifica con el ciclo de la modernidad. Suele considerarse que la pintura abstracta incluso tiene una fecha de nacimiento: 1910, año en que Kandinsky pinta su primera improvisación usando la técnica de la acuarela; y también una fecha en que alcanza la mayoría de edad: 1915, cuando Malevich expone sus primeras telas suprematistas.

Sin duda, el procedimiento abstracto apunta la universalidad, aunque tiene el riesgo de provocar desarraigo, ensimismamiento y repetición. También sería una manera de mirar las obras que adquieren plena conciencia de sí mismas en el ámbito de la cultura moderna, lo cual permite que las obras del pasado –vernáculos/tradicionales– puedan ser objeto de una mirada abstracta. Esto es precisamente lo que nos permite ponerlas en relación con nuestros intereses arquitectónicos, nos permite trabajar con ellas y desvelarlas.

Helio Piñón define la abstracción como: «... el proceso de acceder a lo esencial mediante una tensión hacia lo universal, marco de referencia del juicio estético, subjetivo, condición básica de la síntesis».

Toda buena arquitectura contiene la memoria que su autor proyecta sobre el lugar; el lugar habilitado es un núcleo de condensación de experiencias ligadas al aprendizaje y al desarrollo del universo personal²¹.

El estudio de los dibujos a mano alzada de Utzon, poseen algunas claves en la construcción de la idea arquitectónica, como:

- Preparación de un soporte para el desarrollo del mundo interior del espacio habitado.
- Organización, la aproximación a la topografía y los límites de lo construido.
- Actuación en la organización del exterior, mediante un desarrollo abierto como infraestructura extensible en la que se van insertando a voluntad los elementos del programa, convirtiendo ese espacio abierto en un universo organizado a la medida del hombre.
- Selección de la escala de la intervención mediante la recuperación de los conceptos de lugar, recorrido y área.

18 | Evans, R. Traducciones. Colección Pre-textos de Arquitectura. Barcelona: Pre-Textos (Demarcació de Girona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya), 2005, p. 170.

19 | En palabras de José María de la Puerta «estos croquis autosuficientes o de investigación teórica, no estarían relacionados con un proyecto o futura obra concreta y, sí en general con un tema arquitectónico preciso sobre el que se está reflexionando [...] son líneas de investigación que no corresponden con un proyecto concreto y que permiten su aplicación, desarrollo y adaptación a un nuevo encargo o concurso». Puerta, José María de la . El Croquis, proyecto y arquitectura (Scintilla divinitatis). Madrid: Celeste Ediciones S. A., 1997. (ISBN: 84-8211-093-4).

21 | «Lo que realmente genera un proyecto es una idea que opera sobre el contexto, social o material, en una forma específica, pero que no es una simple consecuencia de los existente.» Alejandro Zaera, «Conversaciones con Rafael Moneo», en El croquis, n.º 64, 1994.

En otras palabras, como dice Norberg-Schultz: «volviendo al problema de la identidad espacial, preguntándose, ¿por qué medios adquiere el hombre el equilibrio y la identidad que la naturaleza no le ha dado? Su respuesta sirve: en general tiene éxito debido a su capacidad para trascender la situación individual, es decir, abstraer y generalizar».

Encontramos referencias en el estudio de “otros problemas” similares, para la creación de interiores urbanos sin abandonar la idea de espacio abierto, tratados por Alison y Peter Smithson en 1950, con ejemplos notables en el Plan para Hauptstadt, Berlín (1958), que incluye una vuelta a los principios tipológicos y términos como identidad, pautas de desarrollo, agrupamientos e “infraestructuras, red peatonal de espacios urbanos, etc., y que se plasman en relaciones de carácter topológico: relación de proximidad, de separación, de sucesión, de circunscripción (interno-externo) y de continuidad en la búsqueda de su forma²².

El recuerdo de lo que conoce para incorporar o aportar correcciones, las propuestas de Kingo, Fredensborg, Odense, Birkehoj... a partir de las que dibuja trazas para la propuesta de la nueva realidad, dibujos parciales, sucesivos que conforman las ideas que dan vida al proyecto Elviria... Cada dibujo expresa una relación única entre el arquitecto y su pensamiento. La representación queda así vinculada a la voluntad del proyecto.

Franco Purini manifiesta: «Si el dibujo es capaz de evocar un mundo, es decir, si mediante él es posible respirar un mito, el de la arquitectura como esperanza de un mundo en el que el trabajo humano construye espacios para el deseo de otros espacios, y produce la necesidad del viaje, de la investigación, del descubrimiento, entonces, este es un buen dibujo».²³

²² | «...cabe decir que la organización elemental consiste en fijar centros o lugares (proximidad), direcciones o recorridos (continuidad) y zonas o territorios (circunscripciones).» Lynch, Kevin. La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili S. L., 1998. (ISBN: 10: 84-252-1748-2).

²³ | Purini, Franco. La arquitectura didáctica. Valencia: COAM et al., 1984.

BIBLIOGRAFÍA

AA. VV. Otras Vías 1. *Homenaje a Pikionis*. Ávila: Publicaciones del COACYL, 2005. (ISBN: 84-609-6914-2).

AA. VV. *Forma: Pensamiento. Interacciones entre pensamiento filosófico y arquitectónico*. Barcelona: Editorial Ingeniería i Arquitectura La Salle, Universitat Ramon Llull, 2006. (ISBN: 84-931351-9-4).

AA. VV. *Utzon*. Illes Balears: Col·legi Oficial d'Arquitectes, 2005.

AA. VV. *Jorn Utzon. The architects's Universe*. Humlebaek. Dinamarca: Louisiana Museum Of Modern Art, 2004. (ISBN: 87-90029-93-3).

AA. VV. *Jorn Utzon. The courtyard houses*. Hellerup. Dinamarca: Edition Blondal, 2004. (ISBN: 87-91567-01-7).

AA. VV. *¿Qué es la escultura moderna? Del objeto a la arquitectura*. Madrid: Fundación Cultural Mapfre-vida, 2003. (ISBN: 84-89455-78-3).

Barañano, M. K. *Chillida-Heidegger-Husserl. El concepto de espacio en la filosofía y la plástica del siglo XX*. Universidad del País Vasco, 1990. (ISBN: 84-7585384-6).

Berger, J.; Trivier, M. *Esa Belleza*. Madrid: Bartleby Editores S.L., 2005. (ISBN: 84-95408-47-3).

Carvajal Ferrer, J. *Curso Abierto. Lecciones de arquitectura para arquitectos y no arquitectos*. Madrid: Publicaciones del COAM, 1997. (ISBN: 84-7740-086-5).

Faber, T. *Jorn Utzon. Houses in Fredensborg*. Ernst & Sohn Verlag für Architektur und Technische Wissenschaften, 1991. (ISBN: 3-433-02702-1).

Farina Tojo, J. *La ciudad y el medio natural*. Madrid: Akal S. A., 2001. (ISBN: 84-460-1657-5).

Fernández, A. L. *Propuesta para el Concurso del Cementerio de Lyngby*. Dinamarca 1951-1952.

Madrid: Editorial Rueda S. L., 2004. (ISBN: 84-7207-170-7).

Ferrer Forés, J. *Jørn Utzon. Obras y Proyectos*. Barcelona: Gustavo Gili S. L., 2006 (ISBN: 10: 84-252-2060-2).

Frampton, K. *Estudios sobre cultura tectónica. Poéticas de la construcción en la arquitectura de los siglos XIX y XX*. Madrid: Akal S. A., 1999. (ISBN: 84-460-1187-5).

Fromont, F. *Jorn Utzon architetto della Sydney Opera House*. Milán: Electa, 1998. (ISBN 88-435-6033-6).

Gregotti, V. *Desde el interior de la arquitectura, un ensayo de interpretación*. Barcelona: Edicions 62, S. A., 1993. (ISBN: 84-297-3669-7).

Lapueta de J. M. *El Croquis, proyecto y arquitectura (scintilla divinitatis)*. Madrid: Celeste Ediciones S. A., 1997. (ISBN: 84-8211-093-4).

Lynch, K. *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili S. L., 2006. (ISBN 10: 84-252-1748-2). Barcelona. 2006.

Mateo, J. L. *Textos Instrumentales*. Barcelona: Gustavo Gili S. L., 2007. (ISBN: 978-84-252-2049-4).

Martínez Santa-María, L. *Intersecciones*. Madrid: Editorial Rueda S. L., 2004. (ISBN: 84-7207-173-1).

Morales Sánchez, J. *Arquitectura y Proyecto, notas sobre los “Elementos de Composición”*. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1991. (ISBN: 84-7405-666-7).

Nieto, F.; Sobejano, E. *Museo de Silkeborg 1962*. Madrid: Editorial Rueda S. L., 2004. (ISBN: 84-7207-170-7).

Norberg-Schulz, C. *Arquitectura Occidental*. Barcelona: Gustavo Gili S. A., 1985. (ISBN: 84-252-1157-3).

Pérez Arroyo, S. *Escritos de Arquitectura*. Girona: Ediciones Pronaos S. A., 2005. (ISBN: 84-8191-6).

5.3.

Ensayos para un atlas de la Costa del Sol:

Cartografías para la comprensión de un fenómeno complejo

Belén Nogueira Bernárdez, Macarena Infantes Ramos, Marta González Coca

RESUMEN

El proyecto Atlas del Turismo de Sol y Playa nace de los trabajos sobre las piezas mínimas y se inicia con la realización de un Atlas de la Costa del Sol Occidental. El proyecto indaga en el conocimiento y representación espacial de este territorio turístico. Un espacio que ha sido construido por el turismo de masas y que ha desarrollado un modelo urbano complejo que no responde a los patrones de la ciudad industrial.

El objetivo de la investigación es llegar a comprender la complejidad y especificidad de este fenómeno a fin de abrir el campo a nuevos mecanismos de planificación y ordenación. Para ello, se propone la elaboración de cartografías “intencionadas” -en las que el mapa se entiende como un elemento activo de conocimiento, con potencialidades proyectuales-, donde se atiende a una doble lectura de la Costa del Sol: como producto de consumo y como territorio físico construido. Este artículo recoge algunos de los primeros ensayos cartográficos en los que se apuntan nuevas lecturas de este espacio:

→ Cartografías del espacio-tiempo, un análisis de territorio según una interpretación temporal.

→ Estudios de percepción de las principales arterias de comunicación.

→ Cartografías de sol y agua: la explosión del espacio litoral.

ABSTRACT

The project for the Atlas of Sun & Sand Tourism comes from previous works concerning the minimum elements of tourism, and began with the execution of an Atlas of the Western Costa del Sol region. This project inquires into the knowledge and the spatial representation of this tourist territory. A space that has been built by mass tourism, and that has developed a complex urban model that does not answer to the patterns of the industrial city.

The aim of this research is to understand the complexity and the specific nature of this phenomenon in order to allow new planning and distribution processes. For that purpose, we propose the creation of “intentional cartographies” -in which the map is understood as an active element of knowledge, with planning potentialities- where a double reading is made: the Costa del Sol as a consumer product, and as a built territory. This article gathers some of the first cartographical tests, in which new readings of this space are pointed out:

→ Space-Time cartographies, an analysis of the territory according to a temporal interpretation.

→ Perception studies of the main thoroughfares.

→ Sun & Beach cartographies: the explosion of the coastal space.

1. Introducción

"Mapping is a fantastic cultural project, creating and building the world as much as measuring and describing it. Long affiliated with the planning and design of cities, landscapes and buildings, mapping is particularly instrumental in the construing and constructing of lived space. In this active sense, the function of mapping is less to mirror reality than to engender the re-shaping of the worlds in which people live. While there are countless examples of authoritarian, simplistic, erroneous and coercive acts of mapping, with reductive effects upon both individuals and environments, I focus in this essay upon more optimistic revisions of mapping practices. These revisions situate mapping as a collective enabling enterprise, a project that both reveals and realizes hidden potential. Hence, in describing the 'agency' of mapping, I do not mean to invoke agendas of imperialist technocracy and control but rather to suggest ways in which mapping acts may emancipate potentials, enrich experiences and diversify worlds. We have been adequately cautioned about mapping as a means of projecting power-knowledge, but what about mapping as a productive and liberating instrument, a world, enriching agent, especially in the design and planning arts?" (Cosgrove 1999, 213)¹

1 | "Cartografiar es un fantástico proyecto cultural, creando y construyendo el mundo tanto como midiéndolo y describiéndolo. Largamente afiliado con el planeamiento y el diseño de ciudades, paisajes y edificios, mapear es particularmente instrumental en la interpretación y construcción del espacio vivido. En este sentido activo, la función del mapping es menos un espejo de la realidad que un engendro para reformar a los mundos en los que vive la gente. Mientras hay incontables ejemplos de erróneos y coercitivos actos cartográficos de autoridad y simplificación, con efectos al mismo tiempo individuales y de entorno, en este ensayo yo me enfoco sobre revisiones optimistas de las prácticas cartográficas. Estas revisiones sitúan el mapping como una empresa colectiva y capacitada, un proyecto que al mismo tiempo revela y da cuenta potenciales escondidos. Por lo tanto, al describirlo como 'agencia' de mapping", no quiero decir invocar agencias del imperialismo tecnocrático y controlador, sin embargo sugiero caminos en los cuales los actos cartográficos pueden emancipar potenciales, enriquecer experiencias y diversificar mundos. Hemos sido adecuadamente cautelosos con el mapping como un medio de proyectación de poderoso conocimiento, pero ¿qué podemos decir sobre

Desde el equipo de investigación de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Málaga (eAM)² hemos abierto una línea de investigación que tiene como propósito cartografiar el espacio turístico de la Costa del Sol. Este trabajo se enmarca dentro de un proyecto más ambicioso que pretende llegar a realizar tres atlas de los territorios del turismo de masas: el Atlas de la Costa del Sol, el atlas del Mediterráneo y el Atlas de los Mares Cálidos del Mundo.

Hemos empezado a abordar este proyecto desde la realidad más próxima, la Costa del Sol, territorio donde se encuentra localizada nuestra Facultad de Arquitectura. Este primer atlas que estamos confeccionando limita su ámbito de estudio a la Costa del Sol Occidental, al oeste de la ciudad de Málaga (ciudad de cabecera y base logística de toda la Costa del Sol), por tratarse del espacio más significativo y de mayor trayectoria histórica. Se trata de un ámbito litoral de aproximadamente 100 km de longitud que incluye los

el mapping como instrumento productivo y liberador, un agente enriquecedor del mundo, especialmente en el diseño de las artes del planeamiento?" (traducción: Gabriel Pajares González).

municipios de Torremolinos, Benalmádena, Mijas, Fuengirola, Marbella, Estepona, Casares y Manilva. En este tramo se localizan algunos de los espacios turísticos del sol y playa más relevantes y maduros del plano nacional e internacional, esto es, Torremolinos, Fuengirola y Marbella fundamentalmente. Estos municipios constituyen, en la actualidad, un excelente laboratorio para el estudio de la ciudad del turismo de masas.

1.1. LA COSTA DEL SOL

Desde nuestra disciplina de arquitectos, y por lo tanto responsables en la configuración de los espacios que habitamos, se hace necesaria y urgente la aproximación al conocimiento de la realidad territorial, urbana y arquitectónica que ha sido generada con el turismo de masas, sin olvidar la atenta mirada del paisaje, pues constituye uno de los ejes fundamentales del debate, tanto por haber sido el *leitmotiv* para el desarrollo de estos ámbitos litorales (es el atractivo del paisaje y sus excelentes condiciones climáticas lo que ha propiciado la afluencia masiva de turistas), como por ser una de las claves para su propia regeneración y recualificación.

Nos encontramos ante un fenómeno de enorme repercusión sobre el territorio y su paisaje, que ha conquistado extensas superficies del suelo de la franja costera, en un espacio de tiempo extremadamente corto. Las lógicas de ocupación y los espacios resultantes de ella, así como las relaciones sociales que se establecen en estos ámbitos turísticos, no corresponden a las lógicas propias de la ciudad industrial y funcional, sino que desarrollan mecanismos propios, a menudo complejos y de difícil control. No en vano, la Costa del Sol ha sido incorporada a la lista mundial de *Special Metropolitan Zones*², regiones

2 | Término acuñado por el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) para definir ciertos fenómenos territoriales nuevos y llamativos que están produciendo en el planeta, y que

metropolitanas de características muy especiales y de naturaleza compleja, que se han desarrollado mediante el llamado modelo de “acumulación flexible”:

“Las ZME surgen en ciertas regiones periféricas como el delta de las Perlas en China o el norte de Manila, arrasando con transformaciones a gran escala unas debilitadas preexistencias territoriales, sin que su explosivo desarrollo esté en función de las nuevas tecnologías. Carecen de planificación, o esta se encuentra muy fragmentada, al igual que las instituciones políticas locales, bajo el signo de una permanente improvisación, debido a la continua presión de los inversores; en realidad es una pantalla pues el proceso está dirigido desde el gran capital trasnacional en cooperación con ciertos sectores de los gobiernos centrales nacionales. El caos solo es aparente (aunque la población sufra duramente las consecuencias), pues existe una tutela instrumental general que proporciona una especie de metaestabilidad que garantiza la altísima rentabilidad de las inversiones. Otra peculiaridad es que se localizan invariablemente en áreas de excepcional relevancia estratégica, lo que hace sospechar que son los centros para el control de regiones mucho más vastas” (Reinoso et al. 2004, 46-47).

En el caso de la Costa del Sol, muchas de estas características se pueden reconocer fácilmente. La falta de planificación y la carencia de un marco administrativo y legislativo estable y coordinado entre los distintos municipios ha sido sin duda uno de los factores que han propiciado la sobreexplotación del territorio y su descontrolado crecimiento. Aunque lo cierto es que esta característica es propia de otros destinos turísticos. A este respecto Rosa Barba y Ricard Pié escribían en los años noventa:

“...Dificultades de los marcos legislativos de que se dispone, en concreto en el Estado español, ponen aún al desarrollo de los

productos turísticos, muchas veces fruto de la desconfianza en la capacidad de generar riqueza permanente por parte del sector y para prevenir las graves consecuencias que este tipo de crecimiento ha producido en territorios hoy pendientes de difíciles y costosas remodelaciones, provienen en parte del desconocimiento de la naturaleza y de la importancia real del fenómeno, lo que ha hecho perder oportunidades y dificultar aún más su control” (Barba; Pié 1996, 16).

Con el boom del turismo de masas de los años cincuenta, promovido desde el Estado central durante el régimen franquista como estrategia para la regeneración económica del país, se inicia una carrera imparable que tiene su gran eclosión en los años sesenta y setenta. El territorio y el paisaje sufrirán una profunda transformación, pero también las costumbres locales se van modificando al ritmo de ese intenso intercambio con el visitante. Poco a poco el genuino escenario de los pueblos de pescadores, se va reproduciendo en las nuevas construcciones. El espacio urbano se transforma cada vez más en escenografía y pierde su identidad para conformar una nueva identidad impostada. Por su parte, el modelo de crecimiento urbano cambia radicalmente y pervierte sus propias lógicas internas, adueñándose del frente litoral. Un equipo de estudiosos andaluces explica este proceso:

“Los turistas desplazan a los antiguos visitantes y los lugares que un día se consideraron tierra prometida van a perder sus señas de identidad y se acaban convirtiendo en tierra de nadie. Tierra de nadie, en la que paradójicamente, cada vez hay más gente. [...]»

»Pero este tipo de desarrollo es endogámico; una vez completada la primera línea con edificios de altura, se anulan las posibilidades de desarrollo y se da origen a un nuevo urbanismo lineal compuesto por la línea de playa, franja de edificación, Icarretera Nacional 340, campo de cultivo, montaña baja, antiguos minifundios y el casco tradicional. Desarrollo costero lineal e impersonal, que se opone al desarrollo tradicional del casco histórico: recogido, compacto y jerarquizado. El camino

que une uno y otro, casco antiguo y línea de playa, propicia un crecimiento en T invertida, que sustituye a la tradicional mancha de aceite. Cuando la presión de la demanda y una orografía favorable lo permiten, llegan a saturar el territorio y ocupan tierra de nadie. Se produce un desarrollo isotrópico que sigue una retícula ortogonal que se sustenta en las divisiones de la propiedad” (Orejudo et al. 2002, 255-256. Original en catalán, traducción propia).

1.2. ¿POR QUÉ UN ATLAS?

La situación de agotamiento en la que se encuentra actualmente este territorio empieza a reclamar, desde los distintos sectores y agentes implicados, la búsqueda de propuestas y soluciones concretas que sean capaces de reconducir y reinventar la planificación económica, social, territorial y ambiental del que ha sido y todavía es uno de los destinos turísticos de sol y playa más importantes del mundo. Y en este sentido se están haciendo importantes esfuerzos desde la administración central y autonómica³. Sin embargo,

3 | Dentro del marco autonómico hay que destacar el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental, redactado por José Seguí, Arquitectos Asociados, S. L. Un documento de especial valor que por primera vez establece y aplica un marco de gestión y planificación supraterritorial, tomando medidas con capacidad legal para frenar el proceso de hiperurbanización que viene sufriendo este espacio litoral. Por otro lado, desde el Estado central se ha abierto toda una serie de líneas estratégicas de actuación, a fin de desarrollar un nuevo modelo turístico más sostenible y competitivo en el mercado mundial mediante la introducción de innovación, conocimiento y captación y desarrollo del talento. Cabe destacar el programa de Recualificación de Destinos Turísticos Maduros, que contempla en una de sus tres líneas de actuación, la puesta en marcha de tres Proyectos Extraordinarios de Recualificación de Destinos Maduros: playa de Palma (Mallorca), San Bartolomé de Tirajana (Gran Canaria) y la Costa

responden al modelo de acumulación flexible divulgado por David Harvey.

dentro de este marco, parece que una de las tareas pendientes es realizar un *escáner* detallado del territorio que nos permita reconocer, representar y conocer la realidad a la que nos enfrentamos.

La Costa del Sol merece y exige un estudio exhaustivo y responsable, que ya no es prorrogable. Podemos encontrar gran cantidad de estudios turísticos procedentes del propio sector turístico o empresarial, así como estudios económicos sociológicos o geográficos. Pero carecemos en nuestra profesión de un marco de reflexión disciplinar consolidado, desinteresado y desprejuiciado con capacidad para analizar los procesos urbanos y territoriales que se están produciendo, indagando en las nuevas relaciones espaciales y sociales desde una visión holística e integradora, que ha de ser capaz de situar al paisaje en el centro del discurso. Si bien ya se están desarrollando polos de reflexión en este sentido desde las tres escuelas de arquitectura de Andalucía (Granada, Sevilla y Málaga), el estudio de la ciudad turística sigue teniendo una posición periférica con respecto a otros campos de la arquitectura.

Desde nuestro proyecto de investigación se quiere construir una plataforma de conocimiento que trata de dar visibilidad a la realidad territorial existente, al tiempo que se indaga en el conocimiento de los procesos y mecanismos de construcción –física y social– de la Costa del Sol. En este sentido, la cartografía desarrolla un papel importante, ya que a menudo, las cosas parecen no existir a los ojos de la humanidad hasta el momento en que somos capaces de representarlas.

del Sol Occidental. Esta medida ha impulsado la modernización integral de estos tres destinos maduros con proyección internacional y potente efecto de demostración, impulsados, desarrollados y cofinanciados entre todas las administraciones competentes y con la participación del sector empresarial, a fin de implantar un modelo turístico de futuro. En el caso de la Costa del Sol, este proyecto se concreta en el Plan Qualifica, actualmente en fase de redacción.

Desde este punto de vista el mapa es, como lo ha sido siempre, un medio de comunicación y un espejo de la realidad; si bien, es su capacidad para poner de relieve realidades a menudo inconscientes –que son objetivadas en el plano a través del proceso de dibujo–, lo que le confiere otra capacidad: la de establecer condiciones para que emerjan nuevas formas de ver y de mirar. Y esto no es sino una excelente plataforma para la reflexión y la proyectación del espacio. Y de esto sabemos mucho arquitectos y urbanistas, pues a menudo el dibujo, aparentemente ingenuo y descriptivo, cuando se carga de conocimiento, intención y una cierta sensibilidad táctica, puede convertirse directamente el germen del proyecto.

En nuestro caso, uno de los mayores retos es representar una realidad compleja y en constante transformación, como es el espacio turístico de la Costa del Sol. En este sentido la cartografía contemporánea ha desarrollado en los últimos años poderosas herramientas para el análisis de realidades complejas, así como para una aproximación dinámica del espacio, que introduce la componente temporal en la representación bidimensional del plano. Por otro lado, el mapa contemporáneo ha dejado de estar al servicio exclusivo del poder, para erigirse como herramienta de participación ciudadana y plataforma de denuncia social.

Este ejercicio cartográfico que nosotros proponemos tiene por tanto la voluntad de establecer condiciones para el cambio. Confiamos que este proceso de *mapificación* revele realidades ocultas (en tanto que todavía no se han hecho evidentes), que conduzcan a nuevas lecturas del territorio y su paisaje, a fin de reconducir el proceso de planificación hacia modelos urbanos y arquitectónicos más sostenibles tanto en sus aspectos económicos, como sociales y ambientales.

La cartografía urbana, sin embargo, no siempre ha tenido esta capacidad *activa* ni como elemento para la propuesta proyectual, ni como mecanismo de expresión social. Históricamente el mapa se ha constituido

como documento informativo de presentación de la ciudad para el visitante (para el *otro*), así como mecanismo para el control y dominio del mundo. Desde tiempos pretéritos, la cartografía militar ha sido la que ha experimentado un desarrollo más acelerado, siendo la pionera en el desarrollo de las técnicas y tecnologías para la representación del espacio geográfico y territorial, motivada por la constante carrera por protegerse o conquistar al otro. De unas y otras cartografías tenemos magníficos ejemplos a lo largo de la historia. Pero el mapa, concebido como imagen y expresión de la sociedad, (salvando aquellas representaciones simbólicas de los pueblos primitivos) es, sin embargo, un fenómeno contemporáneo que tiene que ver con un cambio de paradigma en la visión del mundo, como bien explica el geógrafo andaluz José Manuel Moreira Mandueño:

“En la historia de las sociedades no ha habido muchos grandes tipos de mapas y ello es así porque un mapa, como imagen de la sociedad, solo nace tras una revolución profunda de la visión del mundo. El mapa la fija y la impone durante largo tiempo. Hoy, nuevas tecnologías de la información y una nueva visión de nuestro entorno a través de análisis conceptuales novedosos desde el medio ambiente y de sistemas de relaciones globalizadores (turismo, geocomercio...), están dando lugar a esa nueva visión del mundo que precisa de unas nuevas representaciones espaciales diferentes a los mapas clásicos” (Moreira 2001, 22).

La cartografía experimenta un cambio significativo tras la Segunda Guerra Mundial, momento en el que se establece un nuevo marco de libertad social y cultural en la civilización occidental. Es justo en ese momento cuando emergen las primeras formas del turismo de masas y la sociedad obrera empieza a desarrollar una rápida transición hacia la sociedad del ocio y el consumo, al tiempo que se produce una creciente explosión demográfica en todo el mundo. Es interesante mencionar el posicionamiento de los situacionistas franceses, que muestran su preocupación por las estrategias de poder derivadas del control del espacio en el mundo

contemporáneo, y ponen en tela de juicio la representación del mundo impuesta desde el imperio de Occidente. La Internacional Situacionista, como sus antecesores surrealistas, lanzan duras críticas a las políticas colonialistas de Francia, y de Europa en general, pues Occidente parece haber escrito y descrito el mundo a su medida, amparado en una pretendida e incuestionable racionalidad y objetividad científica. Frente a esta visión absolutista, ellos proponen la cotidianidad como forma de subversión, la consideración de la dimensión social del espacio y el reconocimiento de aquello que daría título a uno de los libros más relevantes de la segunda mitad del siglo XIX: *El derecho a la ciudad*, de Henri Lefebvre. Pero dentro del tema que nos atañe, el texto más notable dentro del movimiento situacionista es, seguramente, el manifiesto realizado por Constant Nieuwenhuys en 1958, *New Babylon: City for Another Life*. En él confluyen cartografía y turismo, en la medida se plantea el reto de imaginar y representar una ciudad habitada por un hombre ocioso y nómada, el *homo ludens*. Este trabajo, compendio de textos, mapas y maquetas, es una propuesta visionaria y utópica que propone un escenario de futuro donde el habitante es una suerte de eterno turista, hombre liberado del trabajo y en constante movimiento. Se entiende así la nueva movilidad de la población como consecuencia del nuevo estado de libertad en el tiempo y en el espacio y se avanza hacia una nueva forma de vivir y colmar la necesidad de un nuevo urbanismo adecuado a la sociedad del consumo, al tiempo que se plantea la necesidad de indagar en nuevas formas de representación adecuadas a la nueva realidad social: “En Nueva Babilonia, el espacio social es la espacialidad social. No hay nada que separe el espacio entendido como dimensión psíquica (el espacio abstracto) y el espacio de la acción (el espacio concreto). La disociación entre ambos espacios solo está justificada en una sociedad utilitarista con los relaciones sociales bloqueadas, en la que el espacio concreto posee necesariamente un carácter antisocial. [...] La movilidad social ofrece una imagen de conjunto caleidoscópica que sufre cambios repentinos, imprevistos, una

imagen que ya no presenta ninguna similitud con las estructuras sociales de una vida comunitaria regida por el principio de utilidad” (Nieuwenhuys 1958, 12, 18).

Entre los años cincuenta y sesenta se vive un período tremendamente fecundo y experimental en todos los campos de la ciencia y las artes, y el mapa adquiere una nueva dimensión social. La cartografía que hasta entonces había sido un instrumento al servicio del poder, adquiere nuevas libertades y se convierte en elemento de expresión y experimentación de colectivos e individuos.

“Este período de experimentación dio lugar a un fecundo intercambio de ideas y a la hibridación entre múltiples disciplinas: arte, arquitectura, psicología, política, ciencia, literatura, etc. El arduo mundo de las matemáticas y el dato científico se enfrentaron al mundo suave de la sensibilidad, la memoria, la ilusión y el deseo. Este espíritu analítico unido a esta nueva actitud originó cartografías de un amplio abanico de materias: mapas cognitivos (Kevin Lynch), cartografías de lo cotidiano (Robert Venturi), mapas psicogeográficos (situacionistas), cuyo resultado se tradujo en la visualización de información que antes se consideraba intangible o irrelevante. El cambio de percepción, de una elaboración objetiva de los mapas a una cartografía al mismo tiempo subjetiva y objetiva, refleja el cambio del centro de atención de nuestra trayectoria cultural. Es decir, el traslado del control de la información desde las bases del poder institucional a los intereses personales del individuo. Actualmente, *todo el mundo* elabora mapas: artistas, arquitectos, antropólogos, genealogistas, geógrafos, escritores; de lo empírico a lo efímero, de lo necesario a lo narrativo” (Porter 2004, 114).

En la actualidad la cartografía contemporánea es un mecanismo activo y democrático de conocimiento con capacidad proyectual e intervencionista. Esta disciplina ha experimentado un extraordinario impulso en los últimos años, que se debe fundamentalmente al desarrollo de las nuevas tecnologías

en el sector de la informática, la teledetección y la telecomunicación. Dichos avances han permitido la generación de los llamados Sistemas de Información Geográfica (SIG), programas que permiten el manejo y gestión rápida de gran cantidad de información, lo que posibilita la realización de mapas complejos. Ello supone, sin duda, un gran avance para el estudio, el conocimiento y la planificación del territorio. Sin embargo, los datos que se explotan a menudo explican la construcción del territorio solo en tanto que realidad física y geográfica (curvas de nivel, parcelario, edificación, hidrografía, etc.). Se ignora en este proceso de representación, la materialización misma del espacio experimentado y vivido: la legibilidad, la percepción, el espacio como contenedor de relaciones sociales, la temporalidad, etc.

En este sentido, podríamos decir que la cantidad de información que es capaz de generar y gestionar un programa de SIG pocas veces es proporcional a la comprensión que nos ofrece sobre el territorio. Antes bien, parece que ese exceso de información más que darnos claves y poner luz sobre los procesos y fenómenos que están ocurriendo, produce en muchos casos una cierta ocultación y dificultad para ver las cosas, para responder a las preguntas clave —preguntas a menudo sencillas que precisan de respuestas sencillas.

“... la información espacial aún tiene límites imprecisos, que habrá que perfilar a través del ensayo de nuevas formas de representación del territorio. En este sentido, habría que dejar de pensar en el mapa como un documento para la edición y pensar en la información espacial como fuente y generadora de muy diversas y posibles formas de representación espacio-temporal de la realidad territorial que nos rodea” (Moreira 2001, 26).

Entendemos que el urbanismo precisa de mecanismos de conocimientos más activos que entiendan la calle y la ciudad como un sistema de relaciones, un organismo vivo donde el espacio tiene múltiples dimensiones (física, psíquica, social, cultural, etc.), y no simplemente como una suma de espacios

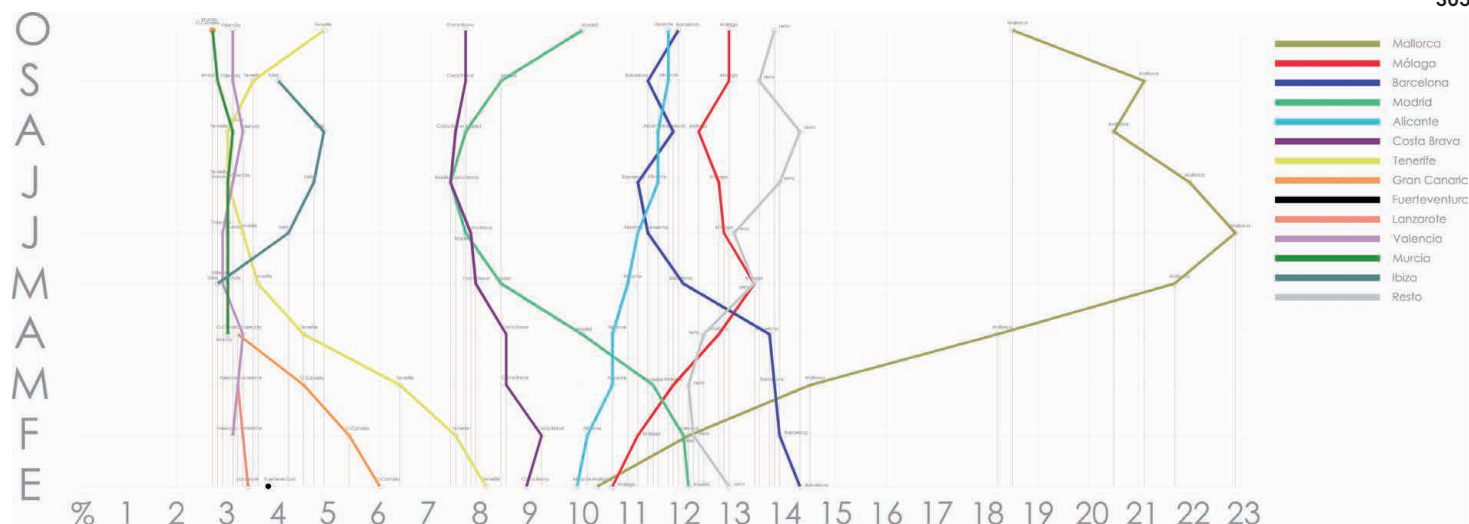


Fig. 1. Pasajeros llegados en líneas low cost en el año 2009.

Fuente: Elaboración propia con datos de IET, www.iet.tourspain.es.

definidos por dimensiones, anchos, alineaciones, pendientes, parcelario etc.

El espacio contemporáneo, y especialmente el espacio turístico, se enfrenta a una complejidad sin precedentes, que poco tiene que ver con la ciudad funcional, ordenada, controlada, homogénea y “estática” de la sociedad productora fruto de la Revolución Industrial. En la nueva sociedad del consumo, la conquista del espacio deja paso a la conquista del tiempo, las estructuras sociales se licuan⁴ y, al igual que las personas, las ciudades cambian, se mueven y configuran una realidad caleidoscópica en constante movimiento que crece y se desarrolla en el líquido amniótico de la cultura y el ocio. La construcción espacial (física y sensorial) es difícilmente aprehensible por los tradicionales instrumentos de análisis territorial y se hace necesario el desarrollo de nuevos mecanismos de análisis y representación.

Este trabajo que presentamos indaga en la comprensión de estos procesos, y trata de superar una obsoleta y reduccionista visión

del entorno urbano, que lee y representa el territorio como mera superposición de elementos o realidades construidas. Trataremos de dar forma a la realidad de la Costa del Sol Occidental, desplazando aquello que a menudo percibimos desde lo subjetivo al plano de lo objetivo y lo empírico; interrogar al territorio y buscar respuestas a través de la generación de cartografías *intencionadas*.

1.3. DESARROLLO METODOLÓGICO

El trabajo que nuestro equipo lleva realizando desde el inicio de la investigación, a principios de 2009, se resume en dos etapas: una primera fase de recopilación de información y bases cartográficas en diferentes fuentes, y una segunda fase donde empezamos a aproximarnos a las cartografías posibles. Esta última, que es la que aquí presentamos, es una fase de “laboratorio” donde se toma una muestra del territorio y se ensayan diferentes cartografías que indagan qué se quiere contar y cómo se cuenta. A partir de estos ensayos se comprueba la validez y se van definiendo metodologías propias para cada uno de los mapas.

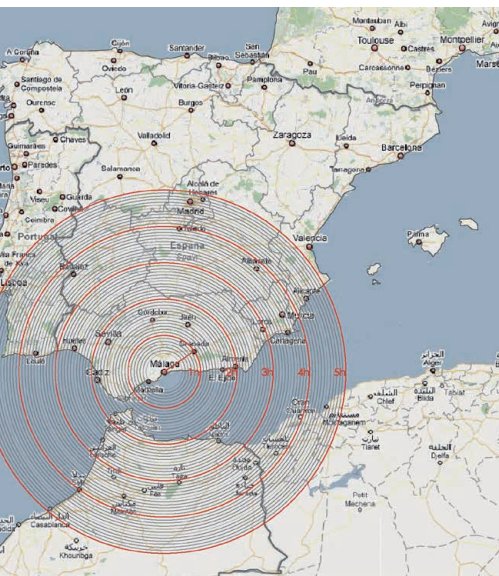
El objetivo fundamental es llegar a cartografiar el espacio turístico de la Costa del Sol Occidental. Lo haremos desde una doble lectura: la Costa del Sol como producto de consumo (el espacio vivido e imaginado) y como espacio físico construido. Para ello, hemos de ser capaces de trabajar simultáneamente poniéndonos en la piel del turista, que recorre, percibe y habita temporalmente el espacio, y en la piel del arquitecto-urbanista. Los arquitectos, como profesionales acostumbrados a trabajar con el espacio, nos enfrentamos aquí al reto de entender y representar una actividad fundamentalmente temporal, como es el turismo.

Para la realización de estos mapas, se desarrolla una metodología científica donde se fusiona el uso de datos objetivos y empíricos, aportados por la cartografía actual que ofrecen los SIG, con enfoques novedosos. Dicha metodología integra dentro de la representación cartográfica nuevos parámetros de la realidad, que no se habían tenido en cuenta hasta el momento: la temporalidad, la percepción, el recorrido, la legibilidad del espacio, el territorio como producto de consumo, las estructuras derivadas del espacio imaginado y publicitado, etc.

⁴ | Es interesante a este respecto la teoría sobre la condición líquida de la sociedad moderna, que plantea el reconocido filósofo Zygmunt Bauman.

Las cartografías que aquí presentamos constituyen los primeros ensayos para la elaboración del Atlas de la Costa del Sol Occidental, que se agrupa en tres bloques: cartografías del espacio-tiempo, estudios de percepción de las principales arterias de comunicación y cartografías del sol y agua.

Fig. 2. Isócronas espacio-tiempo. Fuente: Elaboración propia, base de imagen www.goolzoom.com.



2. Cartografías del espacio-tiempo

“La modernidad empieza cuando el espacio y el tiempo se separan de la práctica vital y entre sí, y pueden ser teorizados como categorías de estrategia y acción mutuamente independientes, cuando dejan de ser -como solían serlo en los siglos premodernos- aspectos entrelazados y apenas discernibles de la experiencia viva, unidos por una relación de correspondencia estable y aparentemente invulnerable. En la modernidad, el tiempo tiene historia, gracias a su *capacidad de contención* que se amplía permanentemente: la prolongación de los tramos de espacio que las unidades de tiempo permiten *pasar, cruzar, cubrir...* o conquistar. El tiempo adquiere historia cuando la velocidad de movimiento a través del espacio (a diferencia del espacio eminentemente inflexible, que no puede ser ampliado ni reducido) se convierte en una cuestión de ingenio, imaginación y recursos humanos. [...] Cuando la distancia recorrida en una unidad de tiempo pasó a depender de la tecnología, de los medios de transporte artificiales existentes, los límites heredados de la velocidad de movimiento pudieron transgredirse. Solo el cielo (o, como se reveló más tarde, la velocidad de la luz) empezó a ser el límite, y la modernidad fue un esfuerzo constante, imparable y acelerado por alcanzarlo. Gracias a sus recientemente adquiridas flexibilidad y capacidad de expansión, el tiempo moderno se ha convertido, primordialmente, en el arma para la conquista del espacio. En la lucha moderna entre espacio y tiempo, el espacio era el aspecto sólido y estólido, pesado e inerte, capaz de entablar solamente una guerra defensiva, de trincheras... y ser un obstáculo para las flexibles embestidas del tiempo. El tiempo era el bando activo y dinámico del combate, el bando siempre a la ofensiva: la fuerza invasora, conquistadora y

colonizadora. Durante la modernidad, la velocidad de movimiento y el acceso a medios de movilidad más rápidos ascendieron hasta llegar a ser el principal instrumento de poder y dominación” (Bauman 1999, 7-8).

Atendiendo a la referencia de Zygmunt Bauman podemos decir que el tiempo desarrolla la capacidad de transformar y pervertir la realidad física espacial del mapa en el momento que se desarrollan los medios de transporte y de comunicación. Con la Revolución Industrial se inicia el proceso de deformación del plano espacial, eminentemente estático, hacia una comprensión más dinámica y temporal del territorio. La distancia deja de ser el único patrón de medida para dejar paso a la accesibilidad como nuevo parámetro que dimensiona y conquista del territorio.

En las últimas décadas, la expansión y democratización de los medios de transporte, fundamentalmente el sector del automóvil y el transporte aéreo de pasajeros, han revolucionado las posibilidades de movilidad y con ellas el desarrollo del turismo de masas, como bien explica Eduardo Jiménez en el artículo “El turismo y los modos de transporte”, recogido en el capítulo primero de esta publicación.

El factor tiempo se revela, por tanto, como una variable fundamental en la aproximación del espacio turístico (y del espacio contemporáneo en general). A continuación se presentan dos trabajos cartográficos que indagan en esta interpretación del espacio-tiempo: el primero ensaya la contracción del espacio geográfico en función de las conexiones aéreas del aeropuerto de Málaga con ciudades europeas y con Marruecos, y el segundo representa la curvatura del espacio urbano de la Costa del Sol, en función de la movilidad del automóvil.

2.1. LA INFLUENCIA DEL LOW COST

La liberalización del transporte aéreo fomentó la competencia en toda la cadena de la industria de la aviación. Desde abril de 1997 existe libre acceso al mercado y libre establecimiento de rutas, frecuencias, capacidades y precios por parte de las compañías de bajo coste en trayectos intraeuropeos.

“En 2008 se recibieron en España un total de 60,1 millones de pasajeros procedentes del extranjero, prácticamente la misma cifra que el año anterior. Entre ellos, más del 48 % optó por alguna de las compañías aéreas de bajo coste (CBC), consideradas en 2008, mientras el 51,6 % restante prefirió las compañías tradicionales. La evolución de ambos tipos de compañías respecto a 2007 fue contraria. Mientras los pasajeros llegados en CBC crecieron un 11,1 %, los de compañías tradicionales descendieron un 7,8 %. Este resultado ha supuesto mantener la tendencia de años anteriores. Al mismo tiempo las CBC operaron un total de 207.000 vuelos con destino a España, un 8,2 % más que en 2007. El 94,4 % del flujo de pasajeros generado por este tipo de compañías se concentró en seis comunidades autónomas, por este orden: Cataluña, Baleares, Andalucía, la Comunidad Valenciana, Canarias y la Comunidad de Madrid” (Instituto de Estudios Turísticos [IET] 2008, 30).

Una de las ofertas de estas compañías aéreas son vuelos directos, punto a punto, en rutas de media y corta distancia y elevada densidad de tráfico que enlazan áreas urbanas o estas con destinos turísticos internacionales; por ello nos resulta interesante el estudio de este mercado para nuestro caso en concreto, ya que produce un resurgimiento del turismo en la Costa del Sol.

La presencia de estas líneas de bajo coste, cada vez más competitivas, ha dado lugar a un nuevo tipo de turista con nuevas demandas y que prefiere ahorrar en el transporte aéreo y destinar más dinero al ocio del lugar de vacaciones.

“El municipio elegido mayoritariamente por los turistas que llegan a la Costa del Sol en las líneas de bajo coste es Torremolinos, con un 23,9 %. Le siguen en importancia Benalmádena (17,2 %), Fuengirola (15,4 %) y Marbella (13,5 %). Datos que no varían en los turistas tradicionales. Casi tres de cada cuatro turistas que llegan a la Costa del Sol eligen la franja costera occidental para pasar su estancia, quedando clara la posición consolidada que posee el municipio de Torremolinos. El 61% de los turistas que llegan a Málaga usando las líneas de bajo coste escogen establecimientos extrahoteleros para su alojamiento. El tipo de alojamiento por el que más se inclinan los turistas de bajo coste es el apartamento alquilado (22,5 %), seguido del hotel de cuatro estrellas (19,2 %). Casi uno de cada cinco posee una vivienda en propiedad en la Costa del Sol, y el 10 % es *Time sharing*” (Sociedad de Planeamiento y Desarrollo [SOPDE S.A.] 2004, 13)

“Si comparamos la cuota de pasajeros llegados en compañías de bajo coste al aeropuerto de Málaga con la cuota que alcanza para el conjunto de aeropuertos nacionales, se aprecia cómo el porcentaje de pasajeros llegados en compañías de bajo coste a Málaga es notoriamente superior, ya que mientras que en Málaga casi la mitad de los pasajeros (49,9 %) llega en este tipo de vuelos, en el conjunto de aeropuertos españoles apenas un tercio (31,6 %) opta por estas compañías” (Observatorio turístico de la Costa del Sol 2006).

Durante los últimos años, Málaga ha ocupado una posición importante dentro del ámbito nacional en cuanto a llegada de pasajeros de bajo coste se refiere. En 2009 se experimentó un ligero descenso, pero la ciudad de la Costa del Sol se sigue manteniendo en segundo puesto, detrás del aeropuerto de Palma de Mallorca (figura 1).

Se pretende plasmar en planos esta situación para el caso concreto del aeropuerto de Málaga, ya que la llegada de las llamadas CBC, también conocidas como aerolíneas *no-frills*, producen un boom de turistas a la Costa del Sol, debido al altísimo crecimiento de estas en los últimos años.

De los 75 aeropuertos conectados con Málaga, 70 son operados por CBC (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea [AENA] 2009). En el año 2009 operaron en el aeropuerto de Málaga 28 compañías de bajo coste, de las cuales 26 tienen destinos europeos. Las dos restantes viajan a Canadá y Marruecos. Las compañías de bajo coste registradas en el aeropuerto de Málaga son: Air Berlin, Air Finland, Aer Lingus, Air Nostrum, Air Transat, Andalus, Blue Air, Bmibaby, Brussels Airlines, Cimber Air, Condor, EasyJet, First Choice, Flybe, Flyglobespan, GermanWings, Jet2, Jetairfly, Lufthansa, Monarch Airlines, Norwegian Air Shuttle, Ryanair, Smart Wings, Thomas Cook Airlines, Thomsonfly, Transavia, Tuifly y Vueling.

Desarrollo metodológico

Dibujamos mediante ensayos un plano espacio-tiempo donde se plasme la cercanía de Málaga con el resto de Europa y Marruecos. Para ello comenzamos por establecer una relación temporal entre los kilómetros recorridos por carretera y el tiempo invertido en hacer un viaje en avión. La finalidad de este ensayo es *mapear* la distancia en horas de vuelo. Colocamos líneas isócronas en torno a nuestra provincia, para así poder comparar el tiempo invertido, descontando la espera, en cada uno de los vuelos de bajo coste ofertados en el aeropuerto de Málaga.

Como punto de partida y simplificación, la primera isócrona, es decir la línea equivalente a una hora, la colocamos sobre Granada, ya que es el tiempo que tardamos en llegar a esta ciudad por carretera. A continuación se dibujan líneas temporales equidistantes y concéntricas cada cinco minutos (figura 2).

Rastreando cada una de las páginas web de las aerolíneas de bajo coste que conectan el aeropuerto de Málaga con los distintos aeropuertos europeos, configuramos una tabla en la que se recogen los siguientes datos: las diferentes compañías aéreas, las ciudades origen del viaje, la duración del trayecto desde cada una de estas ciudades hasta nuestro

COMPañÍA	DESTINO	Hs	COMPañÍA	DESTINO	Hs	COMPañÍA	DESTINO	Hs	COMPañÍA	DESTINO	Hs
Air Berlin	Berlin (TXL)	3,15h	Condor	Munich	2,55h	Jet2	Blackpool	3,00h	Ryanair	Marsella (MRS)	2,35h
	Colonia-Bonn	2,55h	Easyjet	Basel-Mulhouse-Freiburg (BSL)	2,40h		Leeds			Milán-Bérgamo (BGY)	2,30h
	Düsseldorf (DUS)	3,00h		Belfast Intl (BFS)	3,20h		Manchester (MAN)			Shannon (SNN)	3,00h
	Frankfurt	2,50h		Berlin (SXF)	3,30h	Jetairfly	Newcastle (NCL)		Smart wings	Praga	3h
	Hamburgo	3,15h		Bristol (BRS)	3,25h		Bruselas (BRU)		Thomas	Birmingham (BHX)	
	Hannover	3,15h		East Midlands (EMA)	3,35h		Lieja (LGG)	2,50h	Cook airlines	Glasgow	
	Münster/Osnabrück	2,50h		Ginebra (GVA)	2,25h	Lufthansa	Barcelona			Leeds	
	Munich	3,00h		Glasgow (GLA)	3,20h		Birmingham (BHX)			Londres	
	Palma de Mallorca	1,25h		Liverpool (LPL)	3,35h	Monarch airlines	Londres		Thomsonfly	Manchester (MAN)	
	Stuttgart	2,45h		Londres (todos)	2,30h		Manchester (MAN)			Newcastle (NCL)	
	Viena	3,05h		Manchester (MAN)	3,05h	Norwegian	Aalborg (DK)	3,50h		Birmingham (BHX)	
	Zurich	2,45h		Milán-Malpessa (MAL)	2,25h		Bergen	4,00h		Bournemouth (BOH)	
Air Finland	Helsinki	3,40h	First choice	Newcastle (NCL)	3,20h	Air Shuttle	Copenague	3,50h		Bristol (BRS)	
	Belfast Intl (BFS)	3,15h		Birmingham (BHX)	2,45h		Estocolmo	4,30h		Cardiff (CWL)	
	Cork (ORK)	2,50h		Bournemouth (BOH)		Ryanair	Oslo	4,10h		Doncaster Sheffield (DSA)	
Aer Lingus	Dublin (DUB)	3,05h		Bristol (BRS)			Stavanger	4,00h		East Midlands (EMA)	
	Londres (LGW)	2,45h		Cardiff (CWL)			Trodheim	4,40h		Exeter (EXT)	
				Doncaster Sheffield (DSA)	3,10h		Varsovia (WAW)	4,05h		Glasgow	
Air Nostrum	Asturias	1,35h		Dublin (DUB)			Birmingham (BHX)	3,30h		Londres	
	Casablanca	1,25h		East Midlands (EMA)			Bournemouth (BOH)	2,35h		Manchester (MAN)	
	Gran Canaria	2,25h		Exeter (EXT)	2,40h		Bremen (BRE)	3,15h		Newcastle (NCL)	
	Melilla	0,45h		Glasgow (GLA)			Bristol (BRS)	2,40h	Transavia	Amsterdam	2,55h
Andalus	Valencia	1,20h		Londres			Bruselas (CRL)	2,40h		Copenague	
	Marrakech	1,20h		Manchester (MAN)			Dublin (DUB)	3,05h		Eindhoven	2,50h
Blue Air	Nador	0,50h	Flybe	Newcastle (NCL)			Düsseldorf (NRN)	3,10h	Tuifly	Rotterdam	2,5h
	Bucarest	4,00h		Exeter (EXT)			East Midlands (EMA)	3,35h		Colonia-Bonn	
Bmibaby	Birmingham (BHX)	2,55h		Shouthampton (SOU)	2,45h	Ryanair	Edinburgh (EDI)	3,55h		Stuttgart	
	Cardiff (CWL)	2,45h	Flyglobospan	Aberdeen (ABZ)	3,50h		Francfort-Hahn (HHN)	3,10h	Vueling	Barcelona	1,25h
	East Midlands (EMA)	2,55h		Edimburgo	3,55h		Girona (GRO)	2,20h		Bilbao	1,25h
Brussels Airlines	Bruselas			Glasgow (GLA)	3,55h		Glasgow (PIK)	3,50h		Gran Canaria	
			GermanWings	Berlin			Leeds (LBA)	3,00h		Roma (FCO)	2,30h
				Hamburgo			Liverpool (LPL)	3,30h		Tenerife (TFN)	2,25h
Cimber air	Aalborg (DK)	3,30h		Stuttgart			Londres (STN)	2,40h			
	Billund	3,25h									
	Copenague	3,30h									
Condor	Francfort Int.	3,05h									

Fig. 3. Pasajeros llegados en líneas low cost en el año 2009.
Fuente: Elaboración propia con datos de IET, www.iet.tourspain.es. No se recogen en la tabla los vuelos directos a Toronto y Montreal de la compañía Air Transat.

aeropuerto y el número de compañías que operan cada trayecto (figura 3).

Sobre un mapa geográfico, localizamos las distintas ciudades emisoras de turistas beneficiadas por las compañías low cost, y las unimos linealmente con nuestro aeropuerto. Cada una de estas líneas representará los trayectos directos a Málaga ofrecidos por este tipo de mercado.

En la intersección de cada una de las líneas de vuelo con la isócrona correspondiente, situamos las ciudades correspondientes. Como

existen vuelos con igual origen operados por distintas compañías tomaremos como dato para nuestro ensayo aquellos vuelos de menor duración, que están representados en la tabla anterior en color amarillo. A continuación se realiza un mapa que representa mediante esquema de módulos proporcionales, el número de líneas de bajo coste que conectan los distintos aeropuertos con la Costa del Sol mediante vuelo directo (figura 4).

Analizando los datos anteriores, vemos como la compañía Ryanair, líder europeo, tiene la mayor red de destinos si tomamos como

origen el aeropuerto malagueño, seguida de EasyJet, Air Berlin y First Choice, por lo que nuestros principales visitantes procederán de Gran Bretaña, Irlanda y Alemania.

Como resultado, obtenemos un plano en el que las distancias son dibujadas según el tiempo invertido en recorrerlas por vía aérea; así podremos ubicar cada una de las ciudades emisoras, y sus correspondientes países, en un punto de la geografía española (figuras 5 y 6).

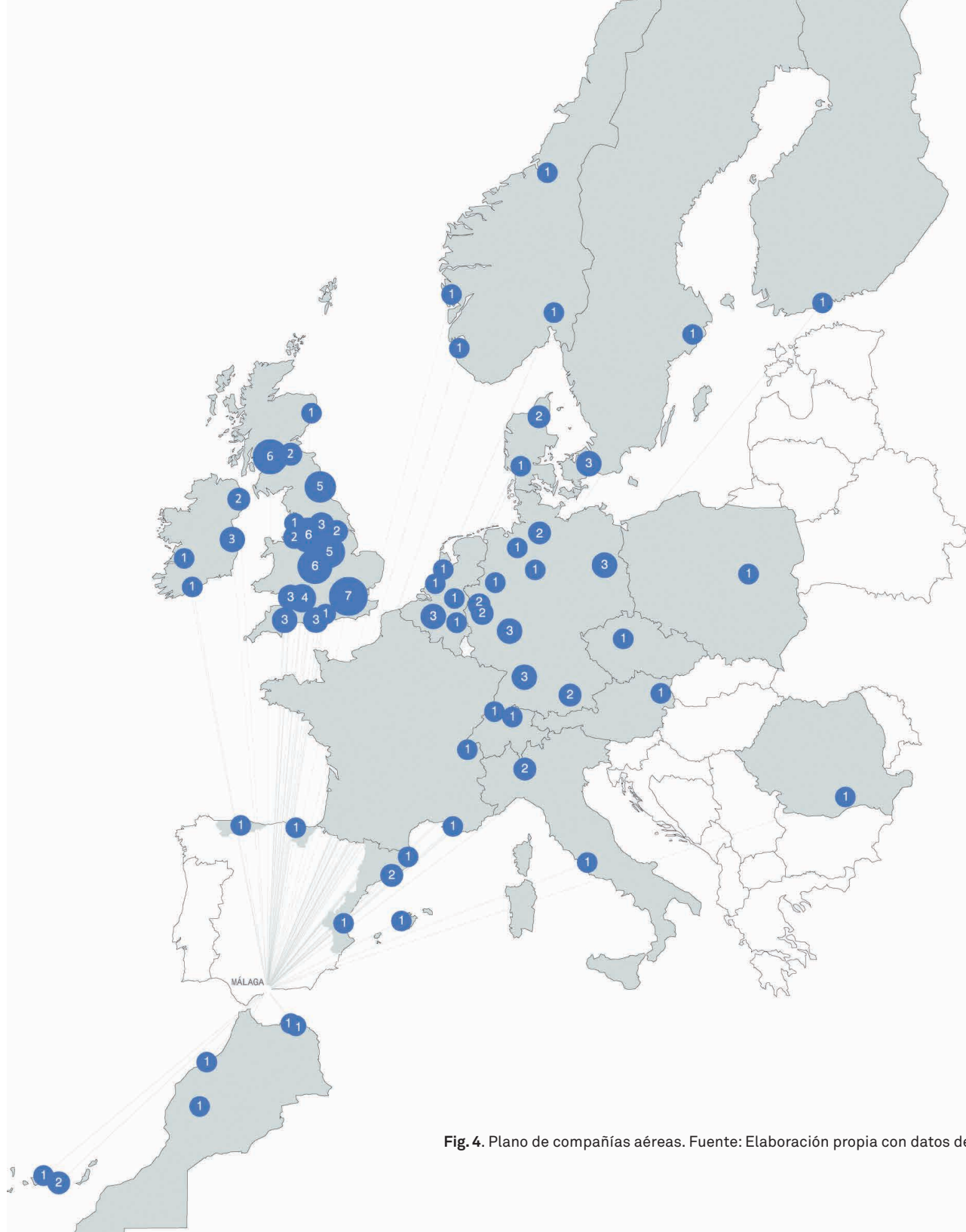


Fig.4. Plano de compañías aéreas. Fuente: Elaboración propia con datos de web low cost.



Fig. 5. Situación de las ciudades emisoras de turistas. Fuente: Elaboración propia.



2h

3h

4h

5h



Para la realización de un mapa de estas características, en un ámbito urbano complejo como es la Costa del Sol, precisaríamos de programas especializados y un desarrollo científico arduo y difícil de definir. Sin embargo, no pretendemos la realización de un mapa exacto, que requeriría de una enorme inversión de tiempo y esfuerzo, sino que nos interesa la realización de aproximaciones que nos permitan entender conceptual, física y vivencialmente, la configuración del territorio de la Costa del Sol.

Para afrontar el desarrollo del trabajo, se realiza un primer ensayo en el ámbito de Torremolinos. A partir de aquí, se desarrolla una metodología sencilla y se trabaja conjuntamente con el grupo de alumnos de Urbanística VII, asignatura impartida por el profesor Carlos Jesús Rosa Jiménez, que trabajarán durante dos semanas en la formalización de este plano⁵.

El primer ensayo nos demuestra la necesidad de simplificar mucho el territorio: trabajar con una estructura alámbrica básica, construida por los principales ejes viarios. El ámbito definido entre Torremolinos y Manilva se dividió en seis tramos (entre 15 y 20km de longitud), cada uno de los cuales fue dibujado

por un grupo de tres o cuatro alumnos. La metodología a seguir fue la siguiente:

1. Dibujo de los principales ejes viarios en un programa de dibujo vectorial, tomando como base el plano topográfico <http://maps.google.es/> de 2001 cedido por el Instituto Cartográfico de Andalucía y la ortofoto extraída de la página web. Longitudinalmente, se consideran tres ejes fundamentales: la autovía-autopista AP-7, la carretera nacional N-340 Cádiz-Barcelona y el paseo marítimo (u otras vías paralelas relevantes situadas en primera línea de costa). Transversalmente, se seleccionan como vías principales aquellas que parten desde una de las salidas de la autovía-autopista o la carretera nacional y descienden hasta la costa. La estructura compleja y enrevesada del viario en el tejido turístico obliga a un continuo proceso de simplificación y reinterpretación.

2. Elaboración de un esquema simplificado. Enumeración y medición de la longitud real de cada una de las vías.

3. Realización de una tabla de datos donde se define, para cada una de las vías, la longitud real, un coeficiente de temporalidad y el cálculo de la nueva longitud en función del tiempo recorrido. Los coeficientes de temporalidad son asignados a cada vía en función de su velocidad. Para los corredores de mayor velocidad (autovía y autopista) se establece un coeficiente 1, de manera que estos no sufrirán deformación; para el resto de las vías se establecen los coeficientes 2, 3 y 4, de manera que cuanto más lenta sea la vía, mayor será el coeficiente asignado. A partir de aquí, se obtienen las nuevas longitudes, que no miden el espacio sino el tiempo.

Partiendo de estos datos, se llevaron a cabo la serie de maquetas y ensayos cartográficos que se muestran en las siguientes imágenes. Como resultado de estos mapas, podemos observar cómo el territorio plano y lineal —y donde la autovía es una paralela respecto a la costa— se convierte en un espacio curvo y helicoidal cuando se aplican criterios de temporalidad (*figuras 7 a 11*).

Fig. 7. Alumnos de la Escuela de Arquitectura de Málaga en el proceso de trabajo.

2.2. ANÁLISIS DEL TERRITORIO DE LA COSTA DEL SOL SEGÚN UNA INTERPRETACIÓN ESPACIO-TEMPORAL

Las cartografías tradicionales solo representan distancias y ofrecen un mapa poco real, en tanto que la proximidad o la lejanía de un punto del mapa no depende solo del factor espacio, de la distancia a la que se sitúa ese punto, sino también del tiempo que tardamos en acceder a él. Es la accesibilidad lo que determina proximidad o lejanía.

Con la inclusión del factor tiempo en el mapa de la Costa del Sol, podemos obtener una aproximación más objetiva desde el punto de vista de la persona que recorre el territorio (el turista o residente) y que nos permite aproximarnos a una nueva interpretación del espacio: un espacio elástico que explota o implosiona en función de la accesibilidad.

5 | Autores de las cartografías: Equipo de Investigación Atlas en colaboración con los alumnos del grupo A de Urbanismo VII del curso 2009-2010, asignatura impartida por el profesor Carlos Jesús Rosa Jiménez. Alumnos que han participado: María Blanco Manrique, Aránzazu Caravantes García, Salvador Castillo Gálvez, Alejandro Castillo Libermann, Francisco Cordero Carrión, Marina Díaz Gallego, Carmen Díaz Sánchez, José Escalante Medina, Cristóbal Fernández Gámez, Patricia Fernández López, María Antonia García Alcántara, Alejandro García Ramos, Gloria González Rojas, Jaime Guijarro Oria, Beatriz Jaime Molina, José Jiménez Pérez, M.ª Del Carmen Ladrón de Guevara Muñoz, Susana López Maldonado, Juan Manuel Mateos Delgado, Daniel Navas Carrillo, Patricia Plaza García, Amor del Pilar Vacas Álvarez y Amada María Vaquero González.

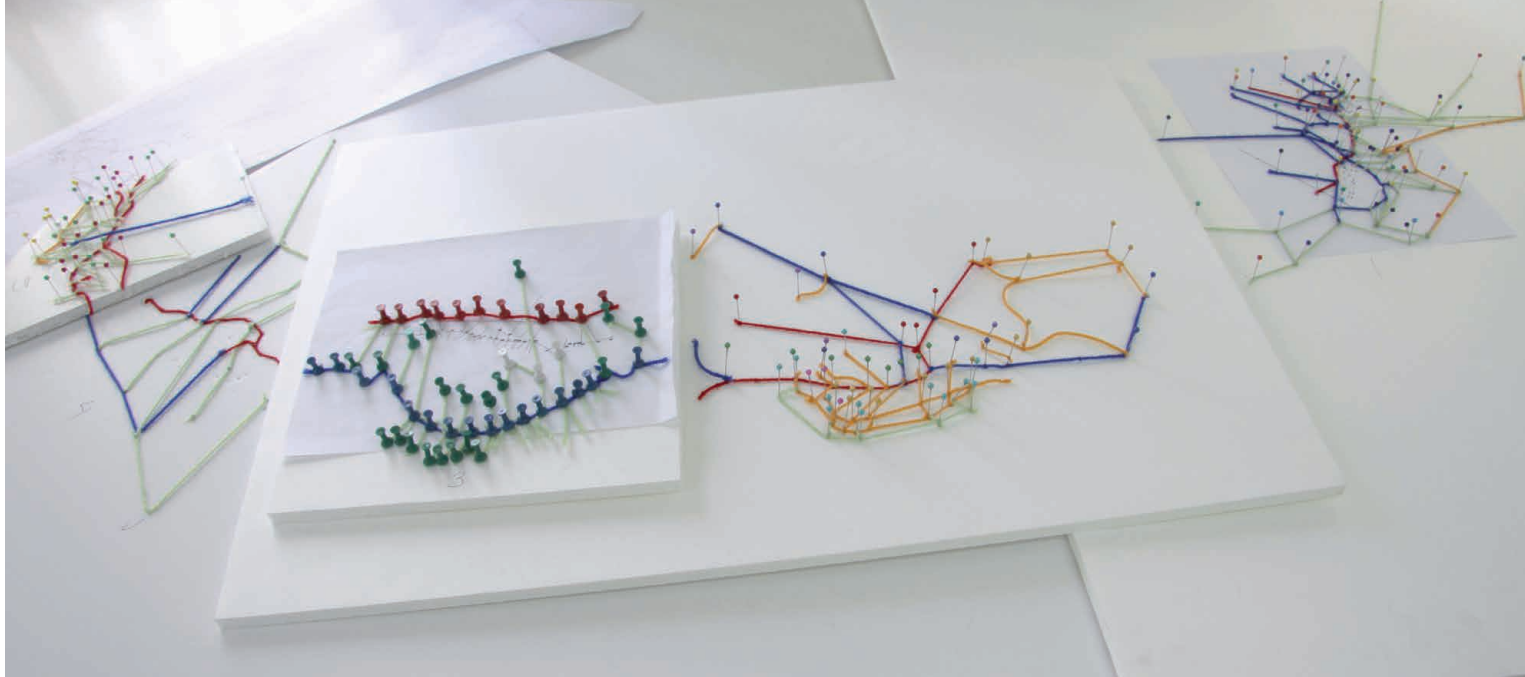


Fig. 8 (arriba). Mapa temporal. Ensayo 01. Ámbito: Torremolinos. Realizado en Autocad sobre vuelo ortofotogramétrico. Fuente: elaboración propia.
 Fig. 9 (abajo). Mapa temporal. Ensayo 02. Ámbito: Torremolinos-Manilava. Escala de realización: 1/100.000. Realizado con lanas de colores y alfileres sobre base de cartón pluma. Fuente: Elaboración propia con grupo de alumnos de la eAM´.

ESQUEMA VIARIO DE TORREMOLINOS



ESQUEMA DEFORMADO SEGÚN COEFICIENTES DE TEMPORALIDAD



tabla de ponderación velocidad/tiempo

Velocidad K/h	Tipo Vía	coeficiente temporal
120	A: autovia	1
100	N: nacional	1.2
90	S: secundaria	1.33
80	A/N por poblado	1.5
50	T: travesía urbana	2.4
		2.8 muchos cruces/pasos peatonales
40	T: vía urbana	3

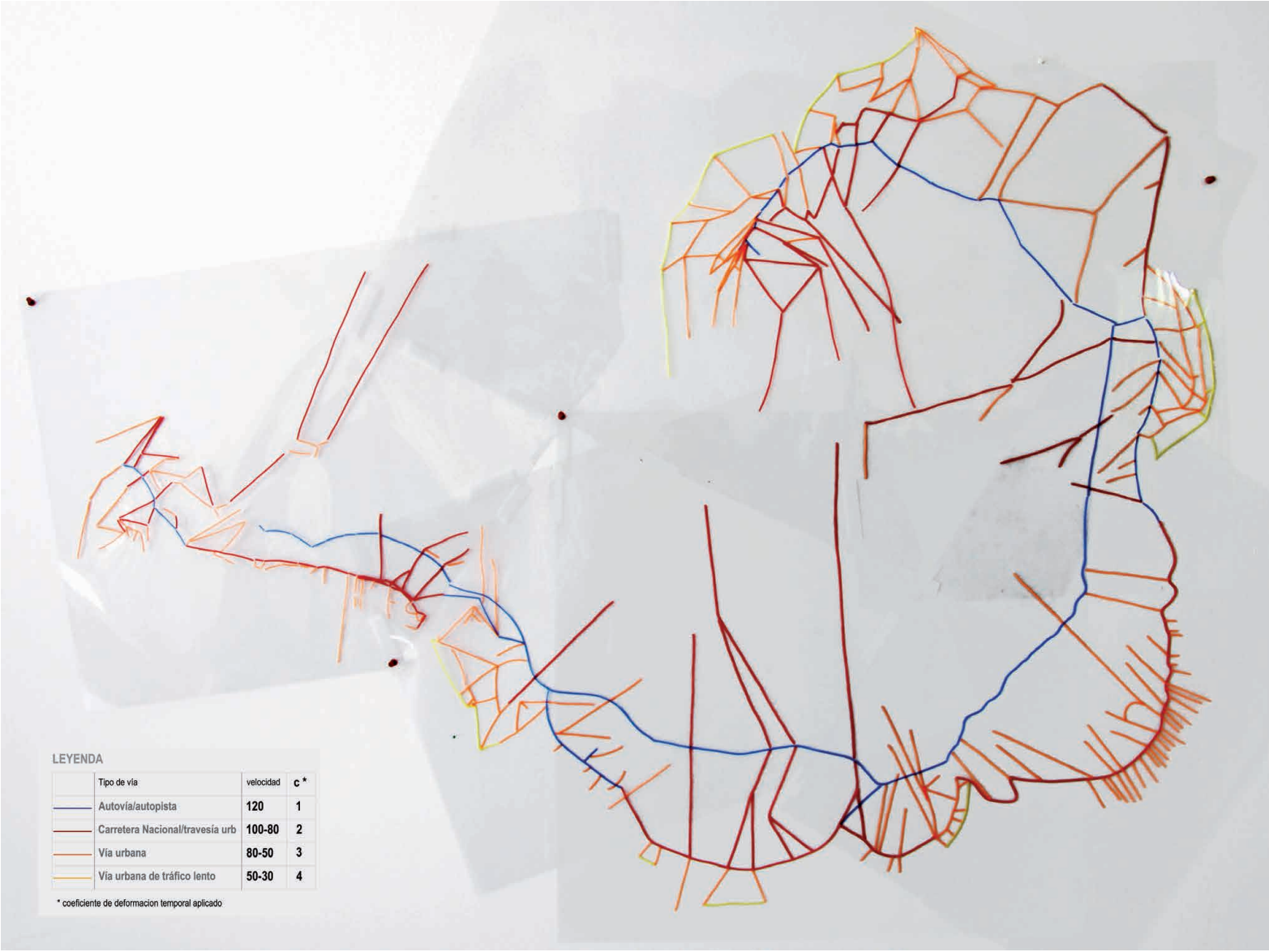


Fig. 10. Mapa temporal. Ensayo 03. Ámbito: Torremolinos- Manilva. Escala de realización: 1/50.000. Realizado con finos tubos de plástico sobre base de acetato. Fuente: elaboración propia con grupo de alumnos de la eAM’.

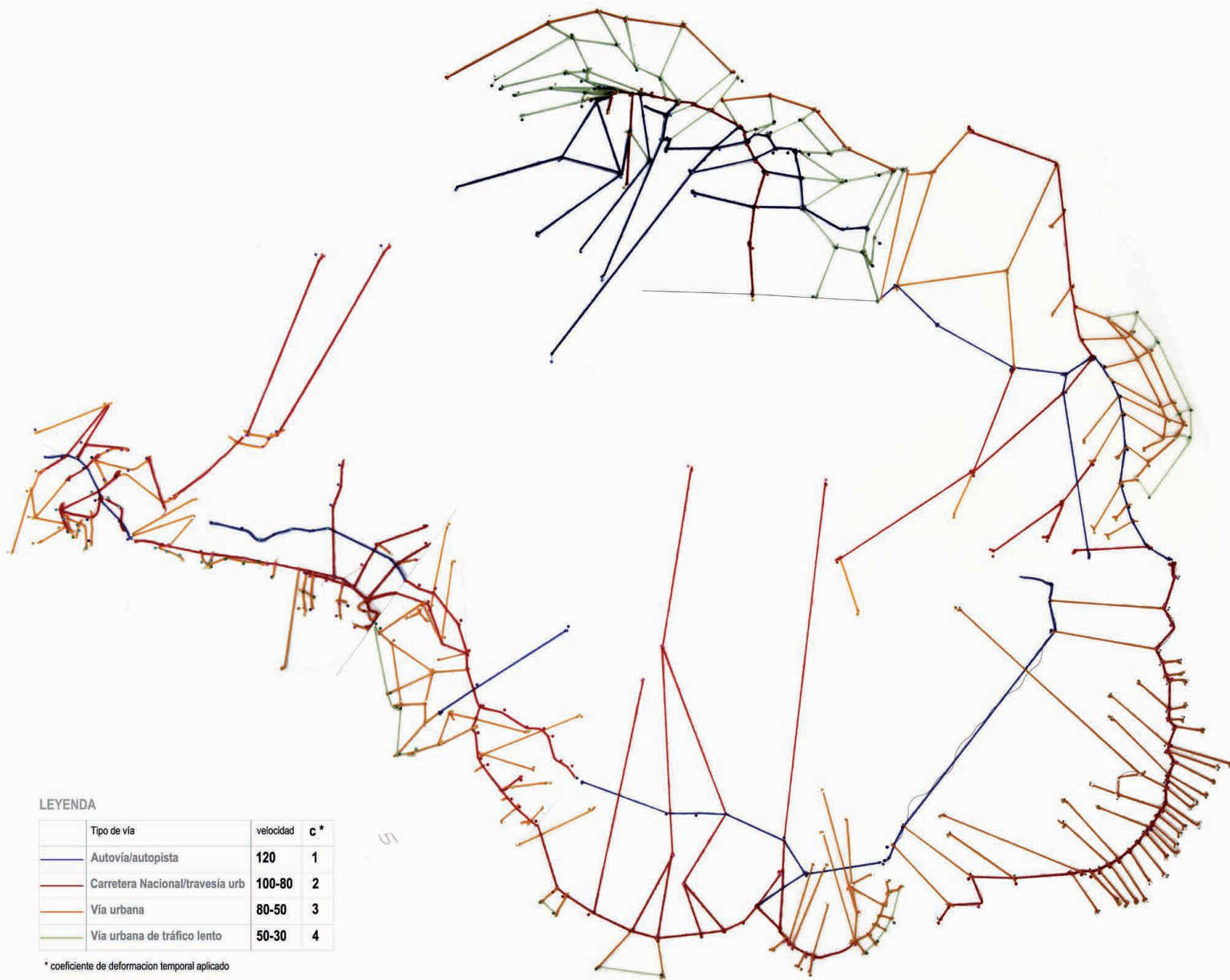


Fig. 11 (a). Mapa temporal. Ensayo 04. Ámbito: Torremolinos-Manilva. Escala de realización: 1/50.000. Realizado con lanas de colores y alfileres sobre base de cartón pluma. Cada uno de los tramos fue fotografiado, a continuación se realizó el montaje en un programa de diseño gráfico.

Fuente: Elaboración propia con grupo de alumnos de la eAM.

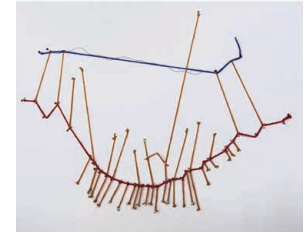
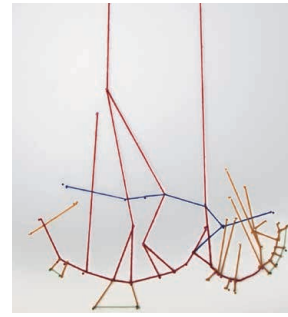
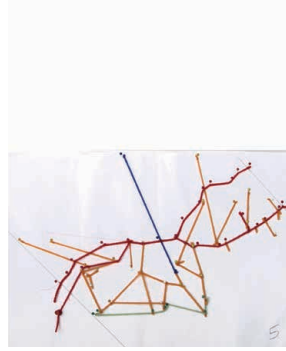
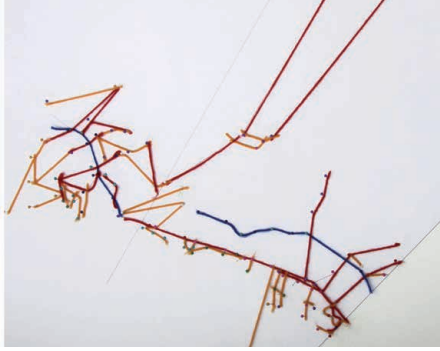


Fig. 11 (b). En las imágenes aparecen cada uno de los tramos estudiados.

Arriba, de izquierda a derecha: *tramo 1*, Manilva y Casares; *tramo 2*, Estepona; *tramo 3*, Marbella centro; *tramo 4*, Marbella este.

Abajo, superior e inferior: *tramo 5*, Fuengirola y Mijas; *tramo 6*, Benalmádena y Torremolinos.

Fuente: Elaboración propia con grupo de alumnos de la eAM'.

3. Estudios de percepción de las principales arterias de comunicación

“Aprender del paisaje existente es la manera de ser un arquitecto revolucionario. [...] poniendo en cuestión nuestra manera de mirar las cosas” (Venturi 2004, 22).

En este apartado hacemos una referencia a los dos ejes viales principales que estructuran y cruzan este territorio: el corredor viario de la antigua carretera N-340 Cádiz-Barcelona y las vías de alta capacidad de la autovía y autopista del Mediterráneo A-7/AP-7 a su paso por la Costa del Sol Occidental.

Estos ejes viales discurren paralelos a la línea de costa, articulando el territorio en franjas, de la montaña al mar y distribuyendo la circulación de residentes y turistas a lo largo de la conurbación costera. Más allá de su condición puramente utilitaria, que da respuesta a las necesidades de movilidad, estos corredores viarios son también corredores paisajísticos que atraviesan el paisaje ofreciendo una lectura dinámica y una experiencia perceptiva y sensorial del territorio, que les confiere capacidad para transmitir y para significar.

En los dos ejercicios que aquí presentamos, hemos querido indagar en esta condición sensorial, tratando de expresar la lectura paisajística del territorio desde la mirada del turista que transita por estos corredores. Para ello, hemos ensayado diferentes

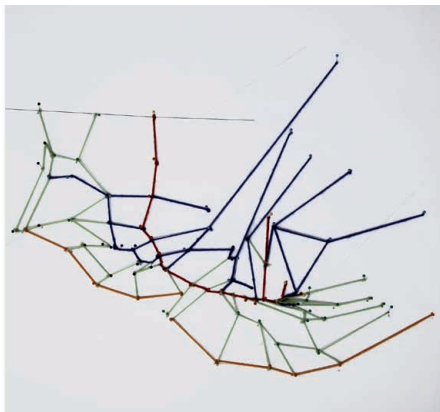
metodologías siguiendo los pasos de Robert Venturi y de Kevin Lynch.

3.1. ESTUDIOS VISUALES DE LA AUTOVÍA-AUTOPISTA AP-7-COSTA DEL SOL

Existen, hasta nuestros días, numerosos estudios que nos revelan la importancia del paisaje que apoya el entorno de las vías de comunicación del territorio y del papel que desempeña el espectador en el sentido de percepción del mismo. En este trabajo de investigación se intenta poner en valor el diálogo que se genera entre el espectador y los elementos formales que conforman el medio que lo rodea.

La “legibilidad del paisaje”

En los años sesenta, Kevin Lynch, en su libro *La imagen de la ciudad*, nos hablaba de los fenómenos ligados a la percepción de la ciudad, descubriéndonos con ello la importancia de los mapas mentales. La lectura de la ciudad se empieza a reconocer como la necesidad del observador de generar una relación espacial entre su imagen, los elementos de esta y su significado.



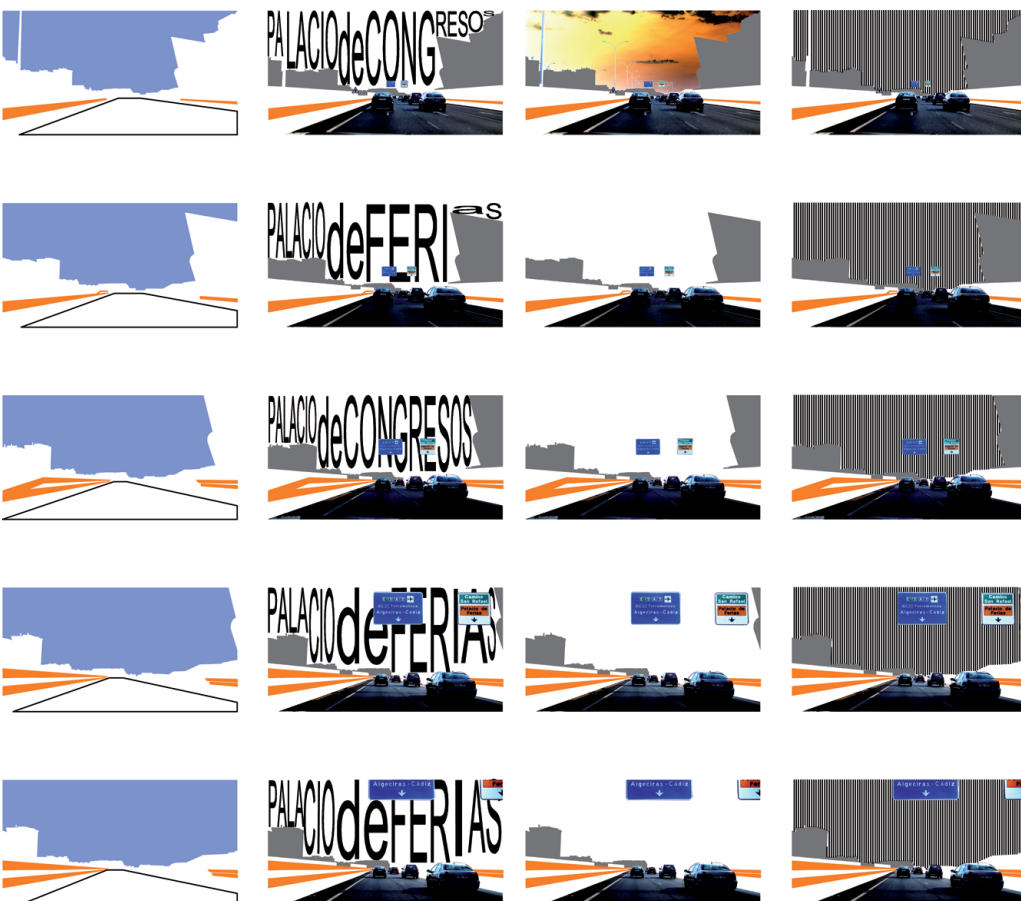


Fig. 12. Ensayos para la representación gráfica de la secuencia visual de la AP-7.
Fuente: Elaboración propia.

“Se prestará atención particularmente a una cualidad visual específica, la *legibilidad* del paisaje urbano. Con esta expresión indicamos la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente” (Lynch, 1960, 10-14).

Un paisaje legible es un paisaje en el que la estructura de los elementos formales que lo engloban genera un ritmo fácil de reconocer y un paisaje significativo fácil de recordar. Hemos de decir que tiene la misma importancia tanto la proyección de un lenguaje claro del paisaje como la capacidad de lectura que tenga el turista del mismo.

La imagen del paisaje desde el movimiento

La imagen del territorio desde la velocidad y el movimiento se recibe de manera diferente. El propio Lynch en 1964, junto a Appleyard y Meyer en su libro *souvenirs*, realiza unos estudios de la imagen ambiental de la carretera, que nos ofrecen una nueva visión del recorrido desde una perspectiva territorial. Se comienza, con esto, a poner en valor los márgenes de las vías rodadas donde los elementos que las cruzan, limitan y bordean influyen de manera importante en la imagen ambiental que el observador recibe.

Esto nos sirve para desarrollar las perspectivas secuenciales de la carretera objeto de estudio y, a su vez, tener siempre en cuenta que la imagen que nos pueden ofrecer los márgenes de esta es casi tan importante como la propia vía (figura 13 y 14).

Se ha elegido la autovía-autopista AP-7 por ser la principal vía de comunicación que une los distintos tejidos urbanos que conforman la Costa del Sol, siendo por ello, una carretera rica y diversa. Se pretende confeccionar un mapa secuencial de perspectivas visuales a partir de una serie de escenas realizadas en un tramo del recorrido de la mencionada carretera.

Se realiza una secuencia de fotos el día 29 de septiembre de 2009 a las 17:00 horas que comienza en la salida de Málaga a la altura del

Palacio de Ferias y Congresos y termina en la entrada del municipio costero de Fuengirola. Los fotogramas de esta secuencia han sido tomados de forma continuada, cada cinco segundos y en un turismo a una velocidad de 80 km/h. La velocidad juega en la percepción del paisaje un papel importante, ya que, a medida que esta aumenta, el ángulo focal del turista durante el recorrido se estrecha y, por el contrario, si esta disminuye, el campo de visión se amplía.

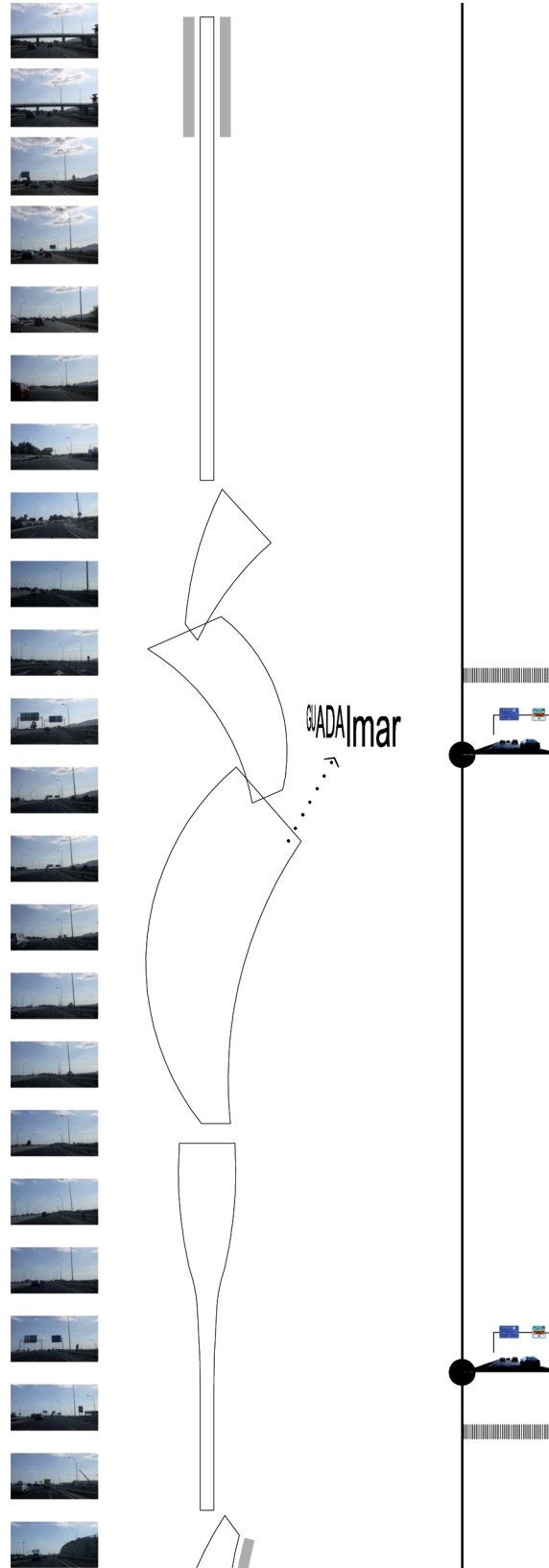
Estas secuencias visuales del espacio en movimiento se desarrollan a través de las acciones de identificar, estructurar y dar significado a los elementos constantes del paisaje, para más tarde analizarlos en su conjunto. Se identifica qué elementos son para el turista de singular relevancia desde el punto de vista perceptivo y sensorial, y se recrea una posible imagen ambiental de la vía que nos ocupa.

¿Qué reconocemos en el paisaje de la AP-7 Costa del Sol?

El paisaje de un territorio turístico, debido a la intensa actividad urbanística a la que se ve sometido con el transcurso de los años, se convierte en una representación visual de un medio artificial. En el caso de la Costa del Sol, esta ocupación urbanizadora ha llegado hasta los márgenes de las vías rodadas de gran capacidad, trayendo consigo la destrucción del paisaje natural del territorio y la aparición de una imagen cargada de simbolismos.

En las perspectivas de nuestro recorrido se reconocen distintos planos de estudio: la vía rodada, los elementos artificiales de la carretera, los elementos masivos del paisaje y el horizonte limitado por la orografía de territorio.

El ritmo de los elementos, tales como edificaciones, barreras acústicas o quitamiedos, que configuran los diversos bordes de la vía, es el que proporciona las sensaciones de focalidad o perspectiva. Asimismo, los carteles-anuncio son en el paisaje elementos que realzan la imagen de la carretera, ya que se trata de una exposición visual de la meta o destino al que el turista se dirige (*figura 12*).



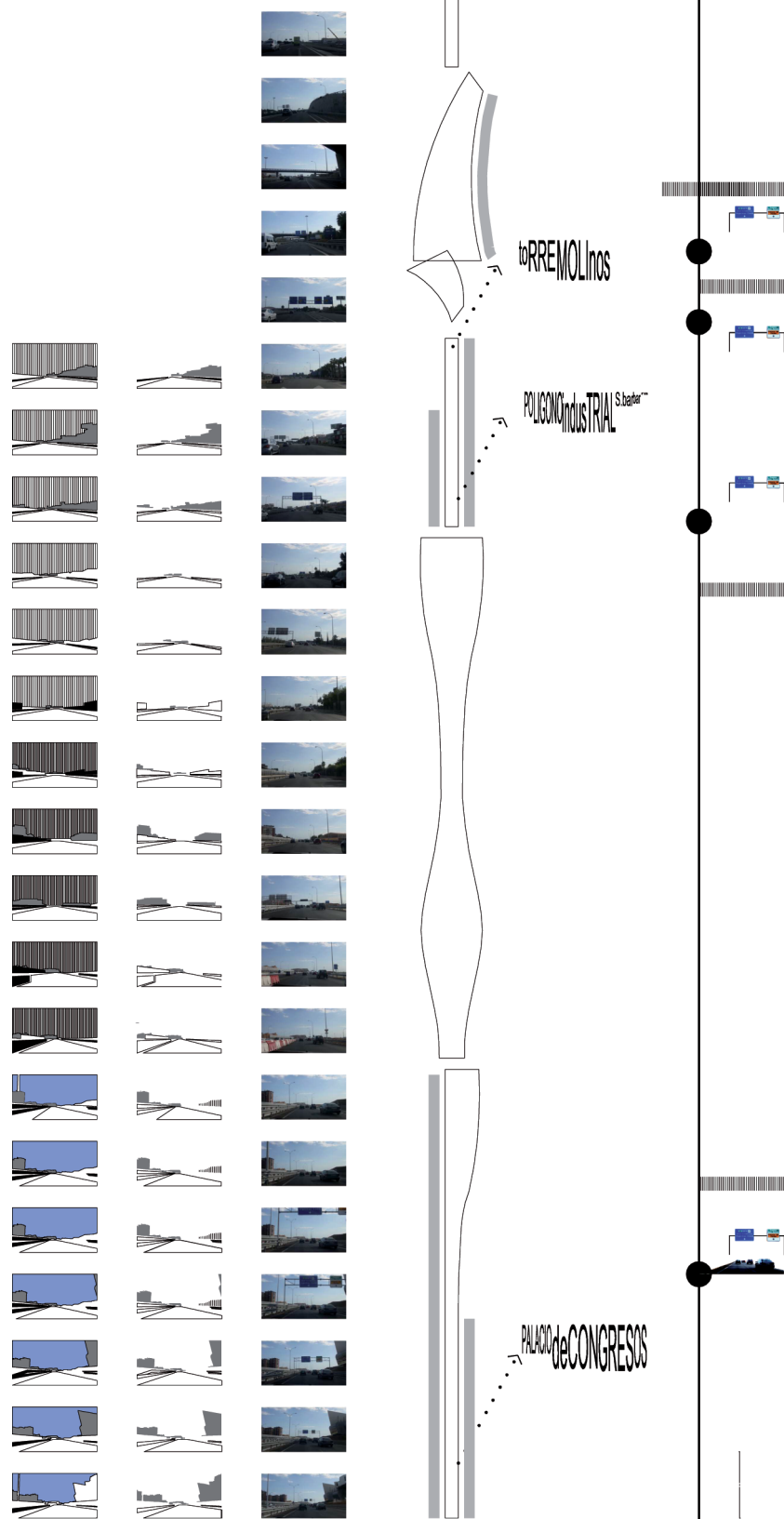


Fig. 13 y 14. Visuales. Mapa de secuencias visuales en planta y por consiguiente el campo de visión que cualquier usuario que circule por la AP-7, la autopista de la Costa del Sol, tiene al recorrerla. Fuente: Elaboración propia.

3.2. EL ESPACIO VIARIO HISTÓRICO: LA ANTIGUA CARRETERA CÁDIZ-BARCELONA

La construcción de la variante de la N-340 o autopista AP-7 en los años ochenta satisfizo la extensión de los municipios de la Costa del Sol y por lo tanto la ocupación de este territorio, ya que se eliminó una de las grandes barreras físicas que impedían el crecimiento hacia el norte de los distintos núcleos mediterráneos.

A partir de esos años, la estructura urbana de la Costa del Sol se articula a través de este eje metropolitano transformado en bulvar, convirtiéndose en una de las principales avenidas de cada uno de los municipios. Esta operación elimina el carácter de travesía que había tenido la vía durante años.

Este elemento, que atraviesa por completo la conurbación malagueña, produce fachadas urbanas con características distintas a lo largo de su recorrido, hecho de gran relevancia en esta investigación.

Estudiaremos en este apartado el paso de dicha carretera por el centro histórico de uno de los municipios de la Costa del Sol, para posteriormente poder compararlo con otros tramos en los que el elemento estructurante posee un carácter diferente.

El tramo seleccionado es la avenida Matías Sáenz de Tejada, calle representativa del núcleo de Fuengirola. Es un espacio cargado de historia y significado, ya que su paisaje ha cambiado a lo largo de los años y ahora se convierte en la imagen comercial del municipio, en el espacio público de tránsito peatonal por excelencia.

Figs. 15-18. Avenida Matías Sáenz de Tejada.
Fuengirola, Málaga, 2009.
Fuente: Elaboración propia.

En este análisis se destaca el estudio del espacio urbano a escala del peatón, para asimilar este tipo de paisaje tras la recuperación del ámbito público.

Desarrollo metodológico

Fotografiamos la N-340 transversalmente a su paso por el municipio de Fuengirola, a una velocidad constante de 50 km/h cada cinco segundos. Se elige el tramo más significativo en cuanto al comercio y publicidad se refiere, el tramo denominado avenida Matías Sáenz de Tejada.

Destacamos en las fotografías realizadas los elementos que podrían llamar la atención a un turista que pasea en coche por dicha calle. Estos elementos serían: los carteles publicitarios, la vegetación y los bajos comerciales dispuestos en ambas aceras.

Teniendo en cuenta la relación entre la velocidad y la fachada urbana vemos como los edificios han pasado a un segundo plano, siendo meramente contenedores que requieren de elementos publicitarios para llamar la atención del conductor (figuras 15-18).

“El símbolo domina el espacio. La arquitectura no basta. Y como las relaciones espaciales se establecen más con los símbolos que con las formas, la arquitectura de este paisaje se convierte en símbolo en el espacio más que en forma en el espacio. La arquitectura define muy pocas cosas: el gran anuncio y el pequeño edificio son las reglas de la ruta 66.

»El rótulo es más importante que la arquitectura. [...] El rótulo, en primer plano, es un grosero alarde; el edificio, en segundo plano, una modesta necesidad. Lo barato aquí es la arquitectura” (Venturi 2004, 35).



En el mismo tramo de la N-340 elegido anteriormente, realizamos fotografías longitudinales a la vía y perpendiculares a las fachadas, a ambos lados de la calle. El intervalo ahora será cada diez pasos. Esta secuencia de imágenes nos permite reproducir el espacio de exposición pública de la ciudad, para estudiar los bordes que configuran la vía en su dimensión vertical.

Ya que la visión del turista a pie no es totalmente perpendicular a los edificios, sobre estos fotomontajes realizados, vamos eliminando los elementos que pasan desapercibidos en el paseo del viandante.

En el primer fotomontaje, en color, se muestra el elemento delimitador entre lo público y privado tal y como es. En el segundo, se destacan los elementos que pueden llamar la atención a un turista en su paseo por el centro de la ciudad, como son la vegetación, los bajos comerciales y los anuncios de publicidad, con lo que pasa la edificación a un segundo plano, así que esta se representa en un color neutro.

En el tercer fotomontaje, podremos apreciar solo los elementos destacados. Los edificios se representan como un mero dibujo, ya que percibimos que existen pero no podemos apreciar características básicas, como su diseño, altura, etc. (figuras 19-24).

Después del análisis de estas secuencias, dibujamos un mapa a partir del plano parcelario, graficiando la percepción del turista en su paseo. Se representan los bajos comerciales, la altura de los mismos, los anuncios publicitarios y la vegetación.

Para poder transmitir la sensación del peatón, además de representar en el mapa los elementos de persuasión, debemos plasmar el espacio comercial tridimensional en un momento determinado, ya que este es cambiante. Para ello, dibujamos en planta, mediante una técnica de abstracción, las sombras arrojadas que producen los edificios que configuran el eje metropolitano el día 15 de agosto de 2009.

“Las técnicas de representación aprendidas de la arquitectura y del urbanismo obstaculizan nuestra comprensión de Las Vegas. Son estáticas donde la realidad es dinámica, delimitadas donde es abierta, bidimensional donde es tridimensional” (Venturi 2004, 102).

Sobre el último fotomontaje dibujamos los comercios y los trasladamos al plano que estamos confeccionando. La trama negra longitudinal discontinua representa la altura de los bajos comerciales y la gris los comercios que existen en segundo plano, es decir, los que se desarrollan en las plantas altas y de los cuales no tenemos la misma percepción.

Transversalmente, debemos tener en cuenta los carteles publicitarios dispuestos a diferentes alturas. La interpretación de estos se grafía en una gama de grises, diferenciando la posición de los mismos, siendo los más oscuros los más cercanos al paseante. Se representa también la vegetación característica existente, la cual está totalmente descontrolada y no sigue ritmo alguno (figura 25).

Este análisis se podrá extrapolar a la longitud total de la antigua carretera nacional para así poder comparar los elementos cambiantes. Para llegar a comprender el carácter de la vía, se amplía el tramo de estudio en unos 500 m de longitud aproximadamente, abarcando la zona comercial de la carretera a su paso por el núcleo de Fuengirola. Este ámbito de estudio será el conformado por las parcelas que dan fachada a dicha carretera, ya que la configuración de estas contribuye a la legibilidad del espacio urbano que se debe analizar.

Los datos básicos para configurar estos gráficos se han obtenido de la oficina virtual del catastro, del apartado de acceso a datos catastrales no protegidos. Introduciendo la localización de cada una de las fincas en la web, podemos obtener los siguientes datos: del bien inmueble, de la finca en la que se integra el bien inmueble y de los elementos construidos en cada uno de estos bienes. Posteriormente, se hace un recuento manual de estos datos y se elaboran unos gráficos.

La información seleccionada para confeccionar los siguientes esquemas es:

- Uso del suelo.
- Año de construcción.
- Superficie construida total.
- Superficie de parcela donde se ubica el inmueble.
- Número de inmuebles en la parcela.
- Superficie construida del inmueble.
- Número de plantas de cada inmueble.
- Uso del inmueble.

En el primer gráfico, se representan en color gris los edificios cuyos bajos están dedicados al comercio, sin distinguir la actividad que en ellos se realiza, es decir, englobamos en este grupo tiendas de ropa, cafeterías, tiendas de *souvenirs*, etc.

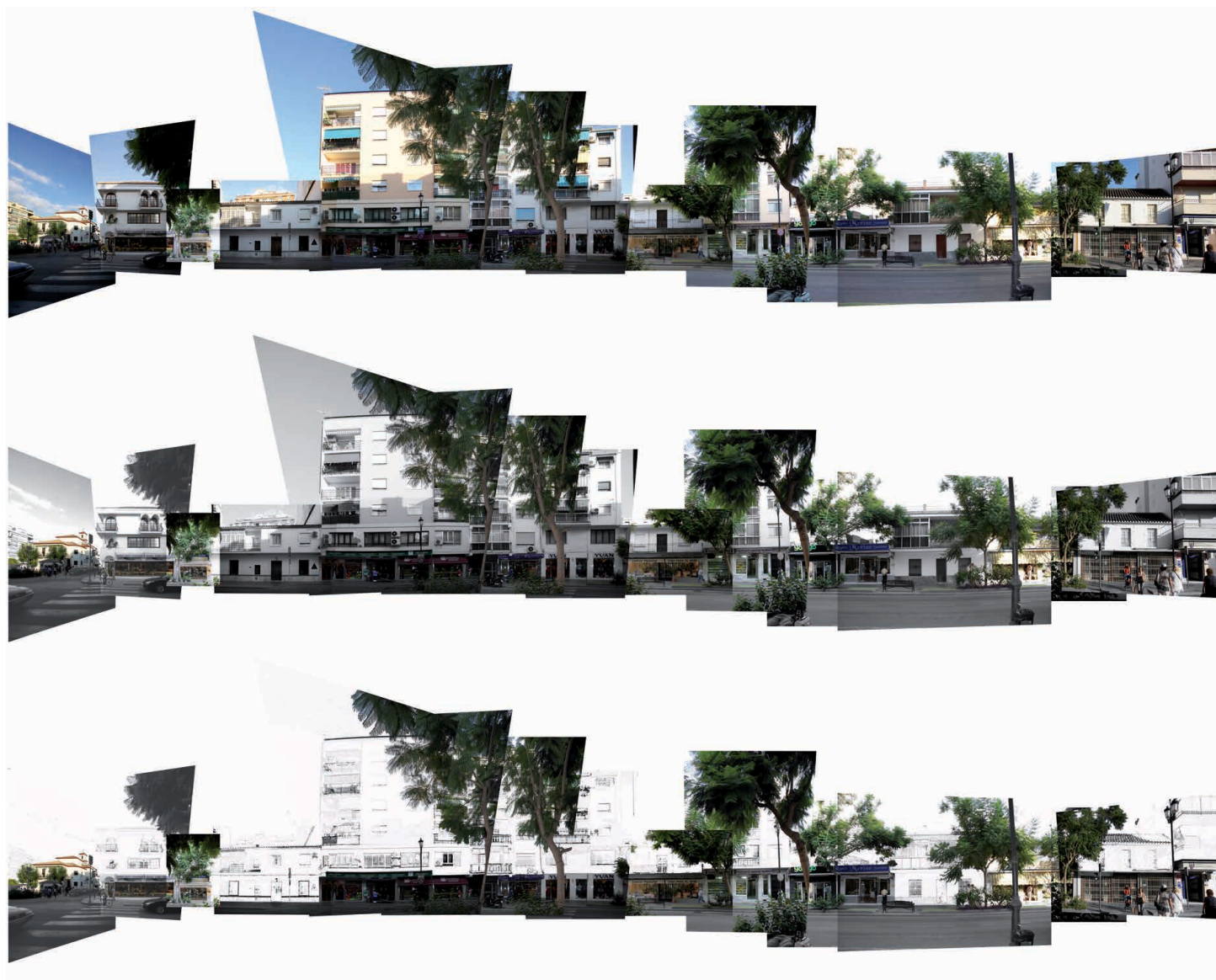
En los siguientes esquemas, se representan en una gama de tonos azules la edad de cada uno de los edificios que configuran esta vía, y en tonos ocres y marrones las diferentes alturas de los mismos. Así podemos entender la evolución, las pautas de ordenación y alineación, y la transformación que ha sufrido este elemento de comunicación entre núcleos costeros en las últimas décadas.

Los bajos comerciales ocupan un 85,43 % de la superficie construida en planta baja de esta franja frente al 5,80 % que corresponde al uso hotelero.

El 60 % de los edificios se construyen en la época del boom turístico, siendo estos los de mayor altura, como podemos observar en los siguientes esquemas. En esos años las edificaciones se van adosando a la carretera, la cual va adquiriendo una escala más urbana. La altura predominante es de cinco plantas. (Figuras 25, 26 y 27).



Figs. 19-21. De arriba abajo: fotomontaje en color; fotomontaje en color en escala de grises; fotomontaje en color y dibujo. Avenida Matías Sáenz de Tejada. Fuengirola, Málaga, 2009. Fuente: Elaboración propia.



Figs. 22-24. De arriba abajo: fotomontaje en color; fotomontaje en color en escala de grises; fotomontaje en color y dibujo. Avenida Matías Sáenz de Tejada (acera opuesta). Fuengirola, Málaga, 2009. Fuente: Elaboración propia.

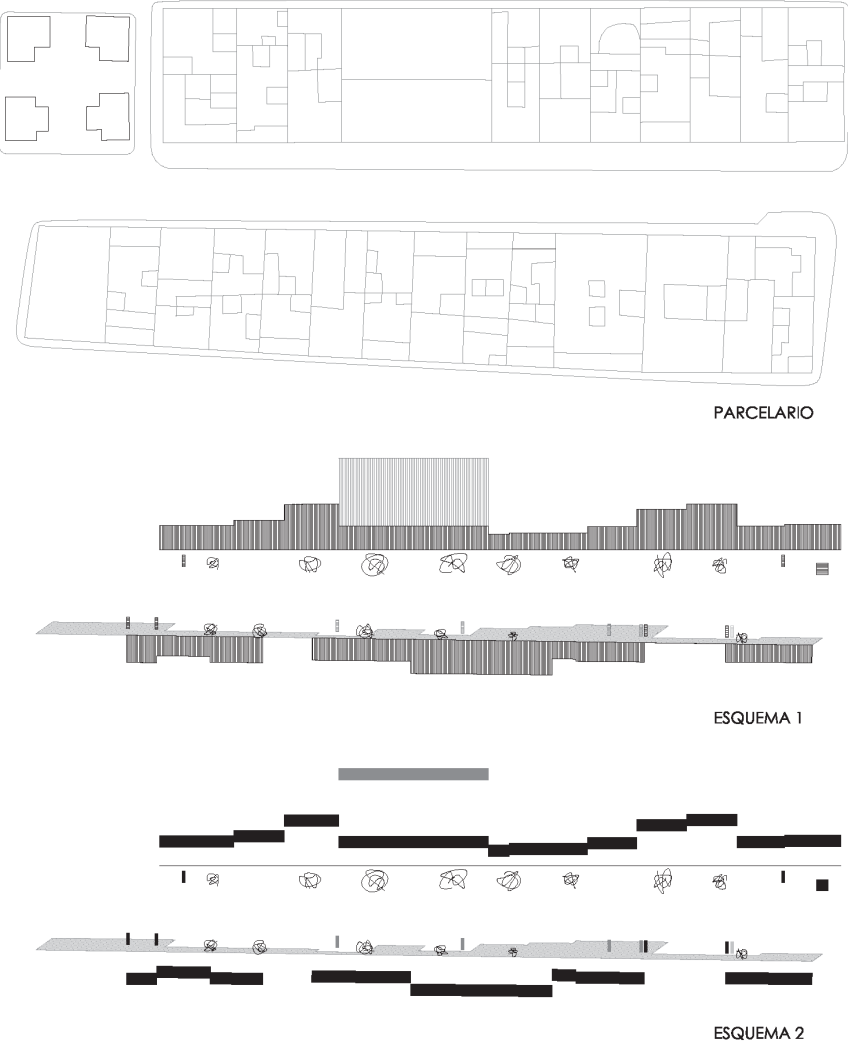


Fig. 25. Mapa avenida Matías Sáenz de Tejada. Fuengirola, Málaga, 2009. Fuente: Elaboración propia.

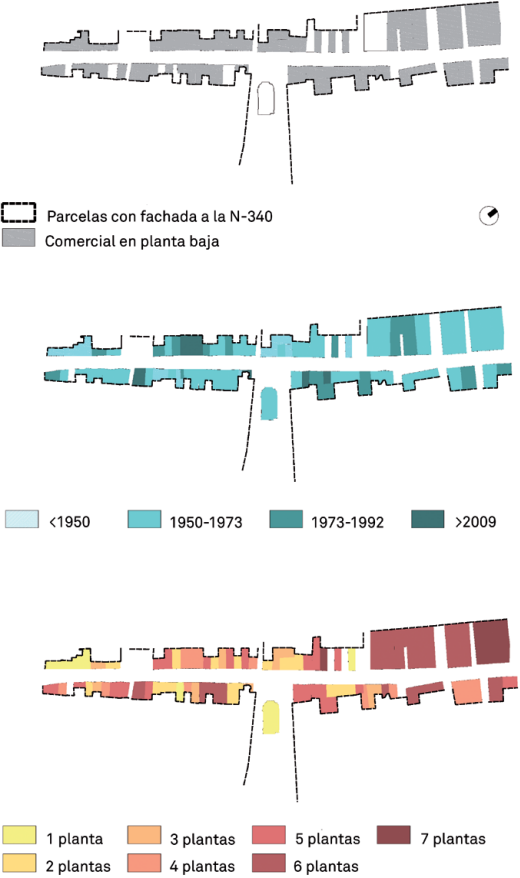


Fig. 26. Mapa bajos comerciales, N-340 Cádiz-Barcelona, Fuengirola.2009. Fuente: Elaboración propia.

Fig. 27. Mapa, N-340 Cádiz-Barcelona, Fuengirola.2009. Fuente: Elaboración propia.

Fig. 28. Mapa antigüedad de la edificación, N-340 Cádiz-Barcelona, Fuengirola, 2009. Fuente: Elaboración propia.

4. Cartografías del sol y agua: la explosión del paisaje litoral

“A partir del momento en que el turismo es un fenómeno de masas, el paisaje, cualquier paisaje, se convierte en un producto *natural* de consumo. Con el tiempo, la relación de consumo que provoca el uso turístico del paisaje se ha incrustado en este, tanto que hoy en día es imposible separarlos” (Corner 1999, 157).

4.1. ¿HASTA DÓNDE SE EXTIENDE EL ESPACIO LITORAL?

Con el desarrollo del turismo de masas, registrado a partir de los años cincuenta, la Costa del Sol (como la gran mayoría de los destinos del turismo de masas) se ha caracterizado por una oferta clara y unidireccional: una oferta del sol y playa enmarcada en un entorno de indudable valor paisajístico.

Este territorio, que había permanecido en el olvido propio de las regiones poco industrializadas y mal conectadas, se convirtió rápidamente en un destino turístico de primer orden y relevancia internacional. La Costa del Sol se convierte así en un producto de consumo con gran valor de mercado gracias a sus propios recursos naturales: el excelente clima (el sol) y su paisaje litoral al pie de una cordillera montañosa (la playa).

Intuimos en que este binomio sol-playa puede ser uno de los factores que más ha condicionado las pautas de ocupación de este territorio. Por ello, hemos querido indagar en las cartografías del *sol y agua*¹, rastreando

sobre el plano de la ciudad construida, los espacios cuya función principal es el disfrute de los baños de sol y baños de agua. A través de estos primeros ensayos, realizados en el ámbito municipal de Torremolinos, descubriremos que hay dos realidades paralelas que confluyen en este fenómeno: los espacios de *sol y playa* y los espacios de *sol y piscina*.

La playa es, sin duda, el espacio simbólico, el espacio por excelencia, el paisaje imaginado y publicitado, la referencia ineludible, el marco que da sentido, el horizonte, etc. Aunque también comprobamos que paralelamente hay toda una serie de micromundos que reproducen este deseo de sol y playa (y paisaje). Los ejercicios cartográficos que aquí presentamos nos revelan que se ha producido un intenso proceso de explosión del espacio litoral hacia el interior del territorio, como respuesta al deseo de ampliar y reproducir los beneficios del espacio costero, entendidos a la vez en un sentido cualitativo y lucrativo.

El mar -línea de costa limitada en su perímetro lineal- y la playa -espacio de excelencia para tomar el sol- explotan en forma de recintos de agua dulce, las piscinas, y superficies de pavimento y jardín ocupadas por hamacas y sombrillas donde tomar el sol y disfrutar del clima. A menudo el mar y el paisaje se pierden como referencia visual, aunque están presentes como imaginario. El desarrollo y la proliferación de estos recintos privados de *sol y piscina* se refuerza con el interés de las piezas turísticas, hoteles, *resorts*, que funcionan como entidades autónomas y autosuficientes con un programa *all inclusive*.

litoral de la playa o en el interior de los recintos de piscinas de agua dulce.

Por otro lado, la playa será objeto de un intenso proceso de colonización y privatización del espacio. Esto tiene que ver con la condición del turismo como actividad lucrativa, en el que, como bien explica María Goula, priman los intereses individuales sobre aquellos colectivos:

“Los turistas gozan de una privacidad perversa, en el sentido de que ocupan un espacio *público*, el espacio exterior, pero de modo individual, anulando así uno de sus atributos fundamentales, que es el interés por lo colectivo” (Goula 2007, 189).

4.2. DESARROLLO METODOLÓGICO

Las cartografías que aquí se presentan se agrupan en dos bloques:

1. Cartografías de la playa:

El descubrimiento del sol y el paisaje como valor, y su paulatina conversión en un valor de mercado, ha convertido el frente litoral de Torremolinos en un espacio intensamente ocupado y explotado. El grado de urbanización de la playa es tan alto, que se decidió representarla con todo detalle, como si se tratase de un espacio urbano consolidado. Paso a paso se fueron dibujando cada una de las sendas, chiringuitos, kioscos, recintos de hamacas, palmerales, paseo marítimo y otros elementos del primer frente de edificación. La metodología consiste en el dibujo de cada una de estas piezas en un programa de Autocad, sobre la base del vuelo ortofotogramétrico de 2008.

2. Cartografías de los recintos de sol y piscina:

Este bloque de cartografías, que introduce la utilización de un programa de SIG, será realizado en colaboración con un geógrafo. La metodología consiste en una labor *artesanal*: sobre la imagen del vuelo ortofotogramétrico de 2008 se van rastreando y dibujando en un programa de SIG, una por una, las piscinas y los recintos de espacio ajardinado o pavimentado en torno a ellas (áreas a menudo ocupadas por hamacas y sombrillas para tomar el sol).

1 | Utilizamos sol y agua para hacer referencia a todos aquellos espacios dedicados a los baños de sol y baños de agua, ya sea en el espacio

A partir de aquí se extraen datos y se realizan comparativas y valoraciones, si bien el desarrollo metodológico ha pasado por un proceso de búsqueda y aproximaciones que se va relatando a través de los propios mapas.

“Hemos decidido ser precisos, dibujar una por una cada una de las piscinas, y no reducir cada piscina a un punto como habíamos hecho en el primer ensayo. Esta precisión nos permitirá obtener áreas exactas, datos cuantitativos que podremos contrastar. [...]”

»Se nos ha ocurrido la posibilidad de contrastar esta superficie de piscinas con el perímetro de frente costero; esto nos dará una comparativa interesante entre el perímetro de costa que tiene cada municipio y cuánto perímetro y superficie equivalente tenemos en piscinas.

»Igualmente se puede hacer una comparativa entre la superficie de playa y la suma de todas las superficies de asoleamiento en los jardines privados” (Notas tomadas por el equipo, 21 de noviembre de 2009).

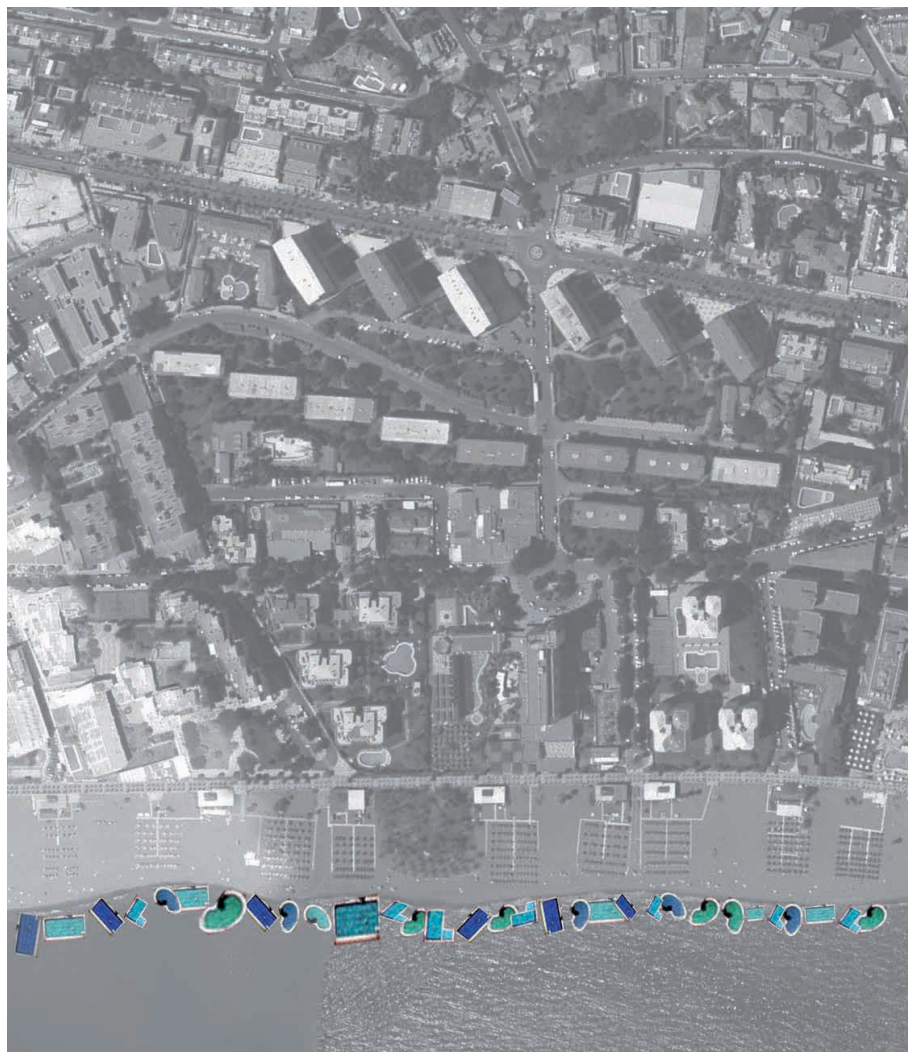


Fig. 29. Mapa sol y agua. Ensayo 01. Mapa conceptual que pone en relación la longitud del borde litoral y la longitud equivalente en piscinas. Fuente: elaboración propia.

5. Conclusiones

Los mapas nos revelan que la imagen publicitada *sol y playa* se construye a través de una doble realidad de *sol y agua* (playa/piscina) y pone en entredicho que la playa constituya el principal espacio para los baños de sol y agua. Descubrimos toda una red de espacios en el tejido urbano que sirven para esta función y que tiene una ocupación importante en el territorio, que llega a superar en superficie al espacio de la playa.

Por otro lado, el estudio detallado de la ocupación de la playa nos revela hasta qué punto el aprovechamiento lucrativo turístico ha marcado las pautas de ocupación del espacio del frente litoral de Torremolinos, y cómo la playa -espacio de dominio público, de todos y para todos- ha ido perdiendo su condición de espacio natural y espacio democrático a lo largo de los años.

Resumimos aquí las conclusiones más relevantes:

- **El aprovechamiento lucrativo turístico ha marcado las pautas de ocupación de la playa de Torremolinos.**
- **La playa -espacio de dominio público, de todos y para todos- ha perdido su condición democrática: más de un tercio de la superficie de arena está privatizada.**
- **La superficie de recintos de sol y piscina supera a la superficie de sol y playa ofrecida por las playas y su línea de costa.**
- **Las piscinas (si las colocamos una tras otra) alcanzan a triplicar la longitud del borde de mar. Por cada metro de orilla de mar tenemos una franja equivalente de 25 m de ancho de piscinas.**
- **La superficie de soleamiento que ofrecen los recintos privados es 1,5 veces superior al espacio de la playa.**

A continuación se presenta un dossier gráfico con los diferentes ensayos.

Este análisis de la playa dibuja cada uno de los elementos que conforman este espacio. Describimos a continuación algunas características de interés:

Viario

El entramado viario de la ciudad penetra en la playa mediante finas y numerosas ramificaciones de construcción blanda. Caminos de madera, o simplemente lonas tendidas, colonizan y compartimentan el espacio en torno a las superficies ocupadas por los chiringuitos y recintos de hamacas.

Chiringuitos

Se asientan sobre la arena de la playa con construcciones muy sólidas y ya consolidadas con el tiempo. Despliegan a su alrededor toda una serie de espacios anexos, espacios de servicio o destinados a depósito, ocupando amplias zonas de arena. Los numerosos chiringuitos que se encuentran a lo largo del paseo condicionan y pautan la transversalidad entre la ciudad y a la playa. La playa, con 5.552 m de longitud, tiene 63 chiringuitos dispuestos de forma secuencial (uno cada 90 metros).

Recintos de hamacas

Están vinculados a los chiringuitos. Urbanizan el espacio mediante la fijación de sombrillas (estas permanecen fijas todo el año a modo de mobiliario urbano) bajo las cuales se organiza la disposición de hamacas. Algunos de estos recintos están cerrados con telas, lonas u otros materiales, delimitándose como un espacio privado y exclusivo. Otros están abiertos, pero su explotación es privada. Hay un total de 69 recintos en las playas del municipio de Torremolinos. Si sumamos la superficie ocupada por chiringuitos y recintos de hamacas descubrimos que más del 35 %

de la playa de Torremolinos está privatizada: casi 150.000 m² de superficie de arena.

Muchos de estos recintos están cerca del agua, de manera que cortan el tránsito longitudinal a lo largo de la orilla. Hemos trazado una paralela a 15 m de distancia de la orilla, y hemos comprobado que muchos de los recintos no respetan esta distancia.

En estos planos se localizaron y señalaron con un círculo cada una de las piscinas existentes. Esto nos ofrece una lectura clara de la importancia y la cantidad de las zonas destinadas al baño más allá de la línea de costa, si bien no nos ofrecía datos sobre superficies ocupadas. El hecho parecía tan relevante que deseábamos saber la superficie exacta de las piscinas, a fin de obtener datos objetivos que nos permitiesen establecer comparativas con la longitud de zonas para el baño en la línea de litoral. Se dibujaron entonces mapas más detallados de los cuales se han podido extraer datos y conclusiones claras (figuras 34, 38, 39 y 40).

Esquemas interpretativos de la relación entre el espacio del *sol y playa* y el espacio de *sol y piscina*.

Si colocásemos una tras otras las piscinas existentes en el municipio de Torremolinos, obtendríamos una línea de entre 15 y 20 km de extensión. Teniendo en cuenta que el municipio de Torremolinos tiene 6,5 km de frente litoral, esto representaría una longitud hasta tres veces superior a la orilla de mar. Por otro lado, al dividir la superficie de piscinas entre la longitud del frente litoral apto para el baño, obtenemos una franja de 13 m de ancho. Y si disponemos las piscinas en paralelo a la orilla, obtenemos un patrón estimado de 25 m de piscinas.

En el gráfico siguiente se ha dividido la superficie de playa, recintos y piscinas entre la longitud del frente litoral, a fin de obtener el ancho de banda de cada una de estas capas. Esto nos ofrece una lectura muy clara de esa doble realidad de sol y playa y sol y piscina, y demuestra que los recintos construidos para

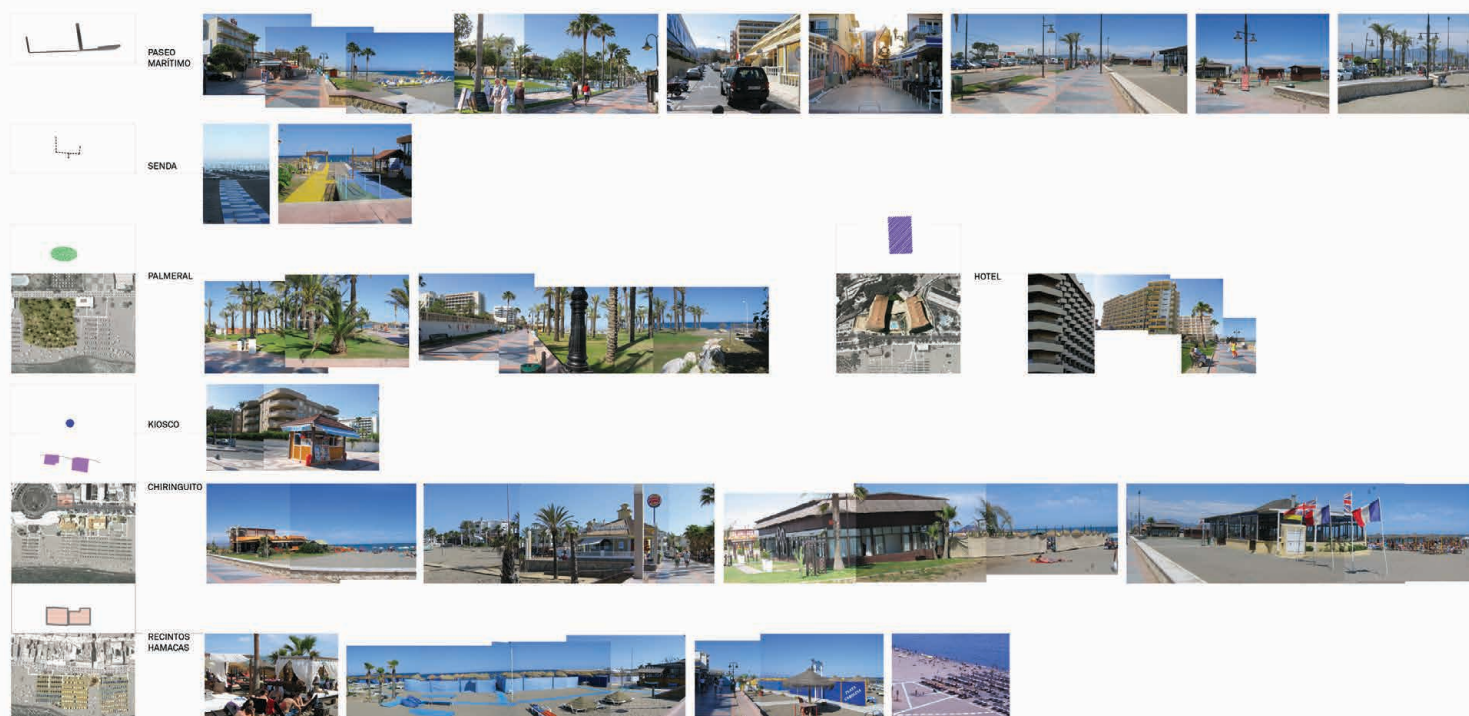
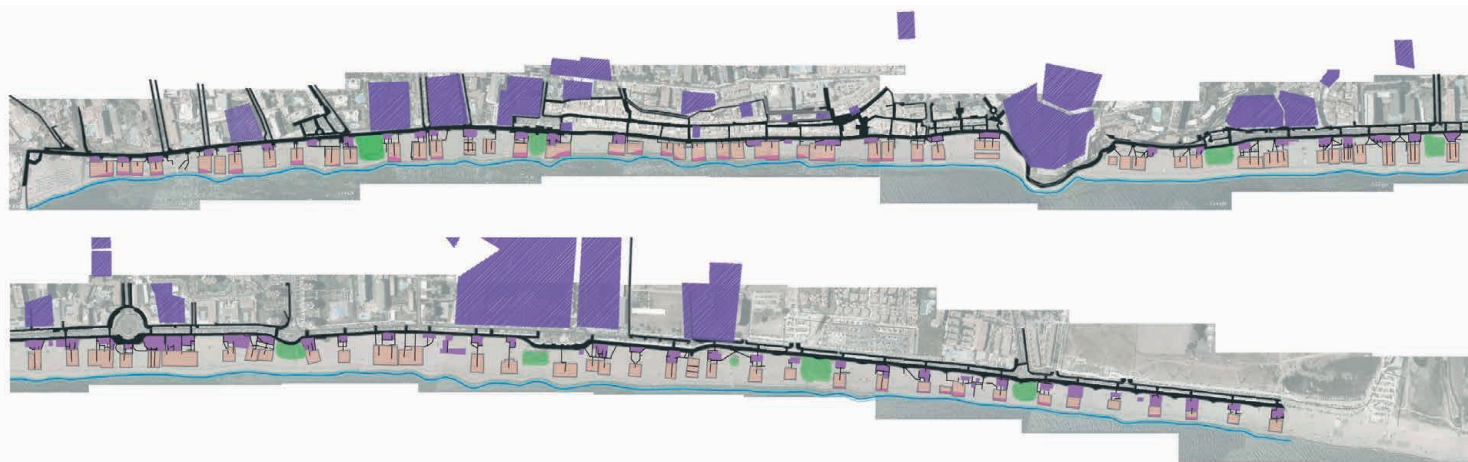
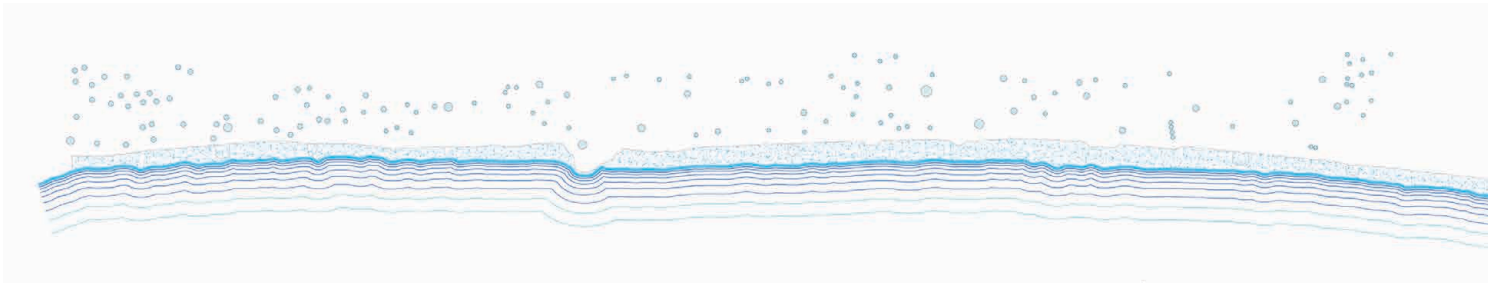
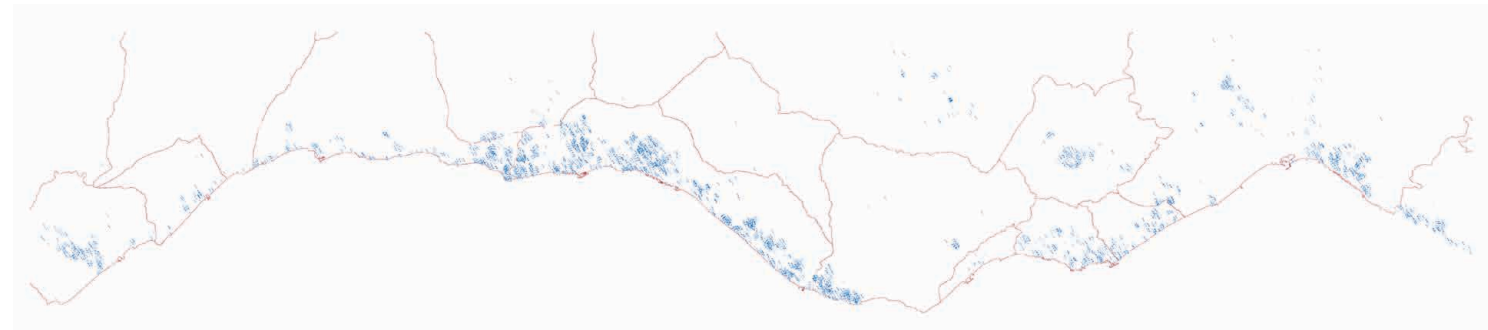


Fig. 30. Mapa de ocupación del frente litoral de Torremolinos. Realizado en programa de dibujo vectorial sobre base de ortofoto. Fuente: Belén Nogueira Bernárdez, asignatura de Arquitectura y Turismo, programa de doctorado “Técnicas de Representación Gráfica y Diseño, curso 2008-2009, Universidad de Málaga.



PISCINAS	
Nº unidades	1.177
Superficie total *	72.762 m²
FRENTE LITORAL	
Longitud	6.589 m
Longitud de baño	5.553 m

* Longitud del frente litoral a la que se han restado las zonas reservadas para acceso de embarcaciones y pedales

Nos encontramos con que la superficie de piscinas es muy grande, y si ponemos una tras otra, obtenemos una longitud de baño muy superior a la longitud de frente litoral.

Superficie de piscinas | Longitud del frente litoral
72.762 m² | 5.552 m²

Teniendo en cuenta que tenemos 5,5 km de longitud de baño litoral, si dividimos la superficie de piscinas entre esta longitud, obtenemos un borde de baño equivalente, de 13,1 m de ancho.

Esto quiere decir que tenemos un "borde de baño" en piscinas, superior a la de la costa.

PLAYA	
Superficie total	418.823 m²
Nº chiringuitos	63
Nº recintos hamacas	69
Nº zonas de barado	15
Superficie ocupada chiringuitos y hamacas	129.276 m²
Zonas barado	18.451 m²
Playa privatizada	147.727 m²
Playa pública	271,095 m²

Descubrimos que las superficies para tomar el sol de los recintos privados (de hoteles, apartamentos y urbanizaciones) es superior a la superficie de arena que ofrece la playa.

De las 106 Ha de superficie para soleamiento, el 39,5% es ofrecida por el espacio de la playa, lo demás son recintos.

A su vez, la playa tiene un porcentaje de espacio privatizado muy alto, del orden del 35 %, que sumado a los recintos de jardines de asoleamiento, nos ofrece unas estadísticas sorprendentes:

Superficie de asoleamiento privada | pública

74,42 % | 25'57 %

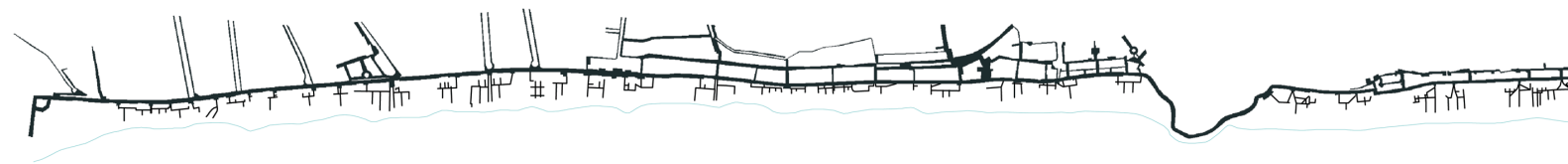
RECINTOS	
Nº unidades	1033
Superficie total	641.240 m²

Fig. 32. Mapa sol y agua Ensayo 02. La explosión del litoral en la Costa del Sol Occidental. Realizado en programa de dibujo vectorial sobre la base cartográfica del plano topográfico de 2001, a escala 1/10.000, y vuelo fotogramétrico del año 2008 cedida por el ICA. Fuente: Elaboración propia.

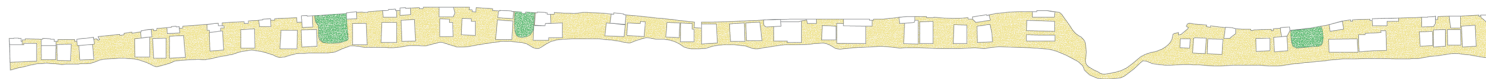
Fig. 33. La explosión del litoral en el frente costero de Torremolinos. Realizado en programa de dibujo de dibujo vectorial sobre ortofotos extraídas de la página web <http://maps.google.es/> en abril de 2009. Fuente: Belén Nogueira Bernárdez en Arquitectura y Turismo, programa de doctorado Técnicas de Representación Gráfica y Diseño, curso 2008-2009, Universidad de Málaga.



Esquema de urbanización y ocupación de la playa



Espacio de los peatones



Espacio de la playa: superficie no privatizada

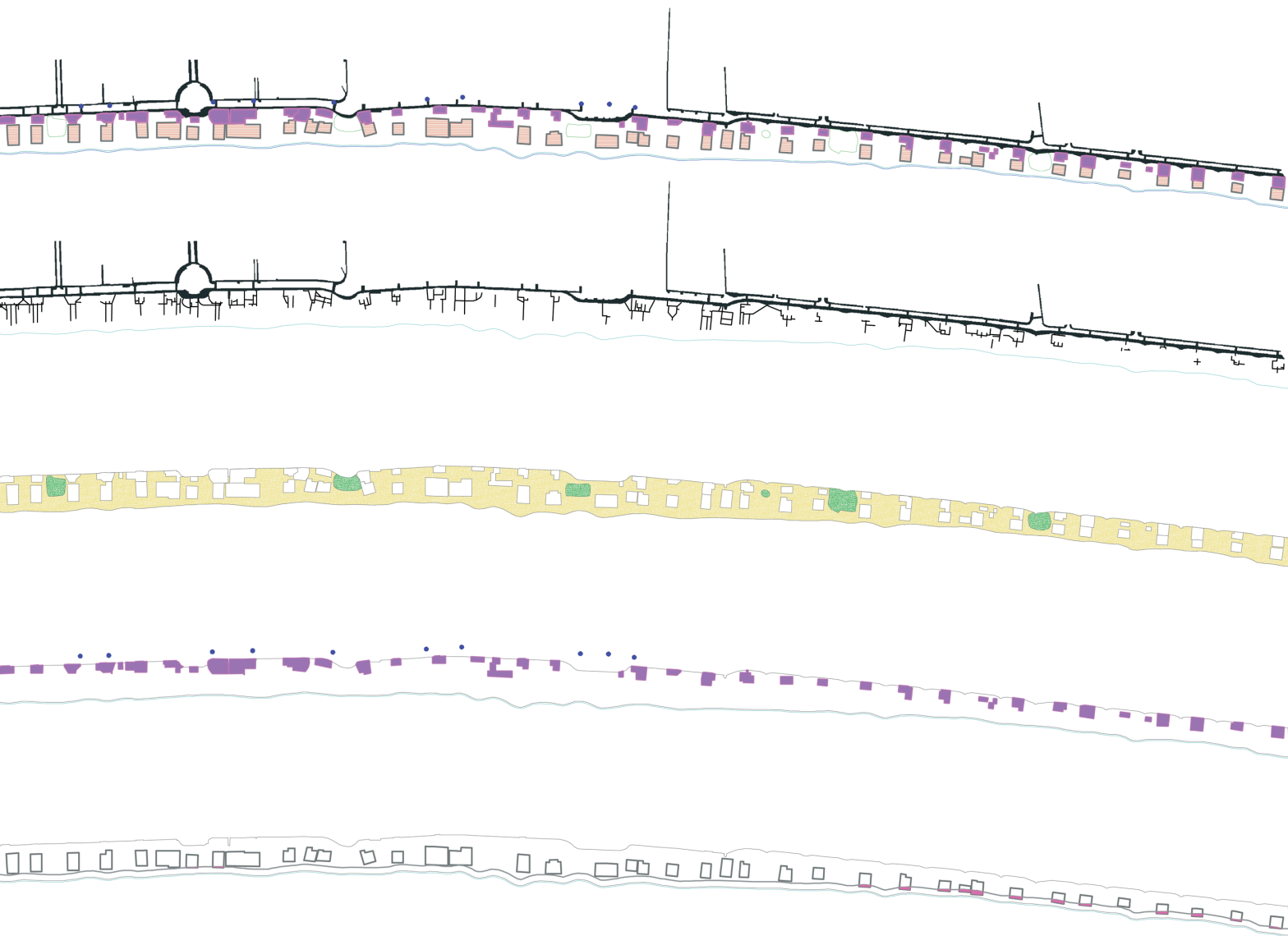


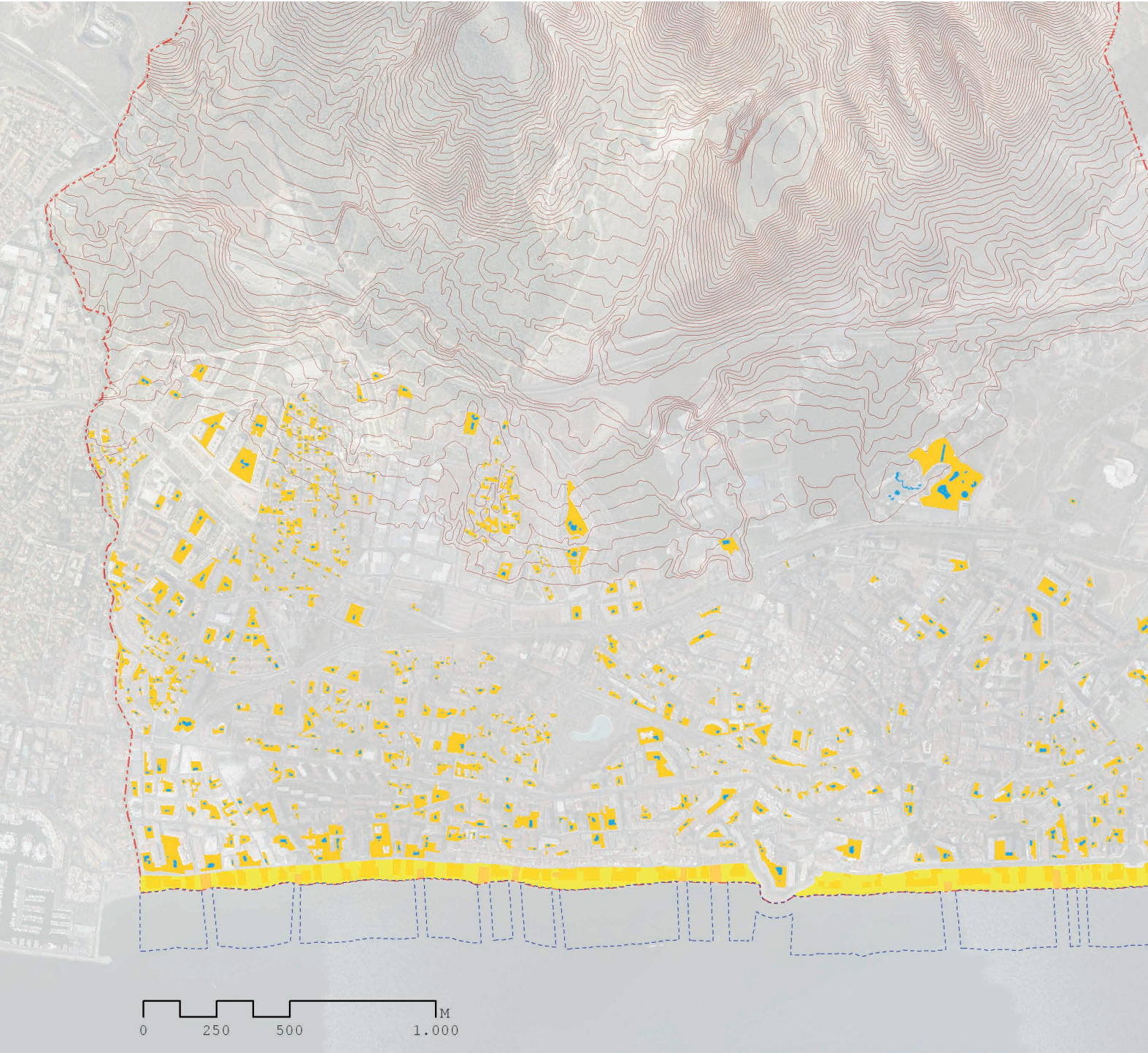
Espacio de la playa: chiringuitos y kioskos



Ocupación de los recintos de hamacas a 15 m. de la orilla.

Fig. 31. Mapa de ocupación del frente litoral de Torremolinos. Realizado en programa de dibujo vectorial, sobre base de ortofoto. Fuente: Belén Nogueira Bernárdez, asignatura de Arquitectura y Turismo, programa de doctorado Técnicas de Representación Gráfica y Diseño, curso 2008-2009, Universidad de Málaga.





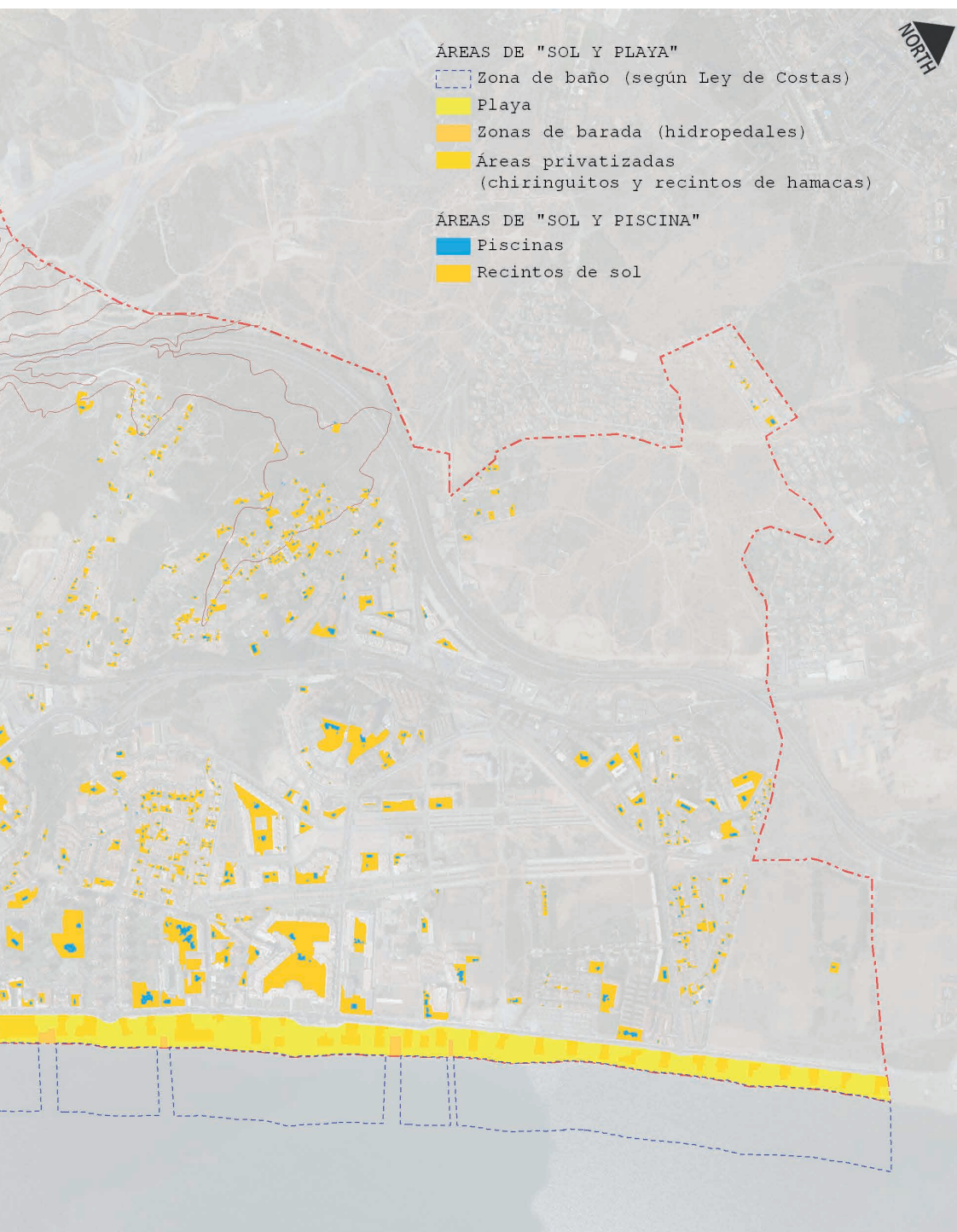


Fig. 34. Mapa sol y agua.
 Ensayo 03. Dibujo vectorial en programa SIG sobre vuelo fotogramétrico de 2008 y base topográfica del año 2001, a escala 1/10.000, cedido por el ICA.
 Fuente: elaboración propia.



tomar el sol y disfrutar del agua tienen una ocupación del suelo superior a la de la playa.

Las batimetrías de la costa nos sugerían la idea de realizar un mapa de las batimetrías urbanas, a fin de tener una lectura rápida e inmediata de las densidades de agua para el baño en el municipio. Este cálculo de densidades se realizó teniendo en cuenta una franja de 25 m de mar y todas las piscinas.

El proceso de elaboración de esta cartografía parte de la extracción del centroide (punto central) de cada uno de los polígonos de las piscinas del término municipal de estudio. Estos elementos puntuales contienen la información acerca de la superficie de las piscinas cartografiadas. A continuación, se procede a crear el mapa de densidad de piscinas a partir de una interpolación que generará el continuo cartográfico espacial representado y ponderado por la superficie que aporte cada una de las piscinas.

A la izquierda, vemos el plano de densidades de las piscinas, que son representadas en función de la superficie con mayor o menor intensidad de color. Los puntos más oscuros representan las piscinas más grandes, con superficies superiores a 200 m². Podemos observar que estas se sitúan principalmente en la primera línea del frente marítimo, pues es donde están las grandes piezas hoteleras y de apartamentos. Podemos ver otro punto importante en la parte norte, en el centro del municipio, donde se localiza el *aguapark*.

Por otro lado, si atendemos a las manchas de color más claro (piscinas de menos de 50 m²),

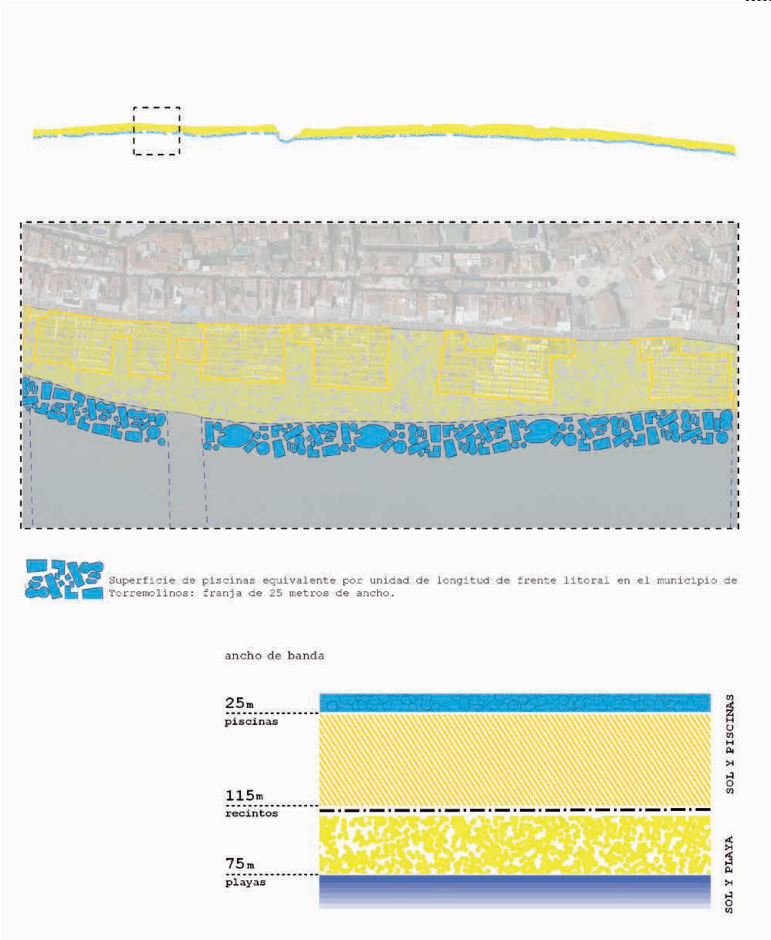
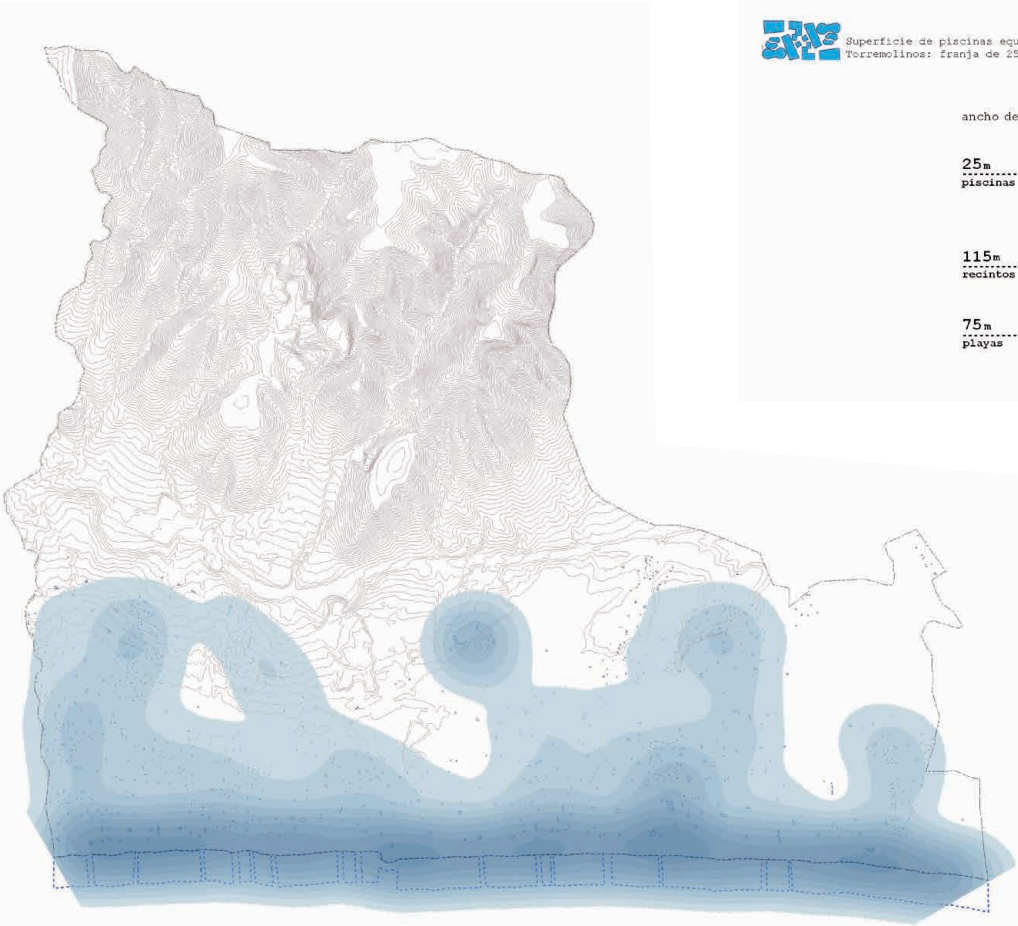


Fig. 35. Fotos de los recintos de sol y piscina en algunos de los hoteles de primera línea de mar en Torremolinos. De arriba abajo: hotel Amaragua, hotel Sol Timor Apartamentos, hotel Sol Don Pablo y hotel Sol Príncipe. Fuente: Google Earth y Panoramia. Accedido 17 diciembre 2009.

Figs. 36 y 37. Imágenes del hotel Riu Nautilus. Ortofoto retocada e imagen del interior del recinto de sol y piscina enmarcada en el paisaje de la playa. Fuente: Google Earth. Accedido 17 diciembre 2009.

Fig. 38. Mapa del sol y agua. Ensayo 04. Esquemas interpretativos de la relación entre el espacio de sol y playa y el espacio de sol y piscina. La costa en piscinas. Dibujo vectorial en programa SIG sobre ortofoto de 2008 y base topográfica cedidas por el ICA. Fuente: Elaboración propia.

Fig. 39. Mapa del sol y agua. Ensayo 05. Mapa de batimetrías urbanas. Dibujo vectorial en programa SIG sobre base topográfica cedida por el ICA. Fuente: Elaboración propia.



veremos que son las más abundantes, pues se trata de las pequeñas piscinas de las urbanizaciones de vivienda unifamiliar de primera y segunda residencia. Estas manchas se sitúan en las traseras del frente litoral y en la parte norte del municipio.

Una lectura paralela podríamos hacer con los recintos de sol, en el mapa de la derecha.

Estas cartografías de elementos puntuales se han elaborado a partir de los centroides de cada uno de los polígonos dibujados de recintos y piscinas. Se ha generado una catalogación a partir de los intervalos de superficie representativos para cada uno de los elementos.

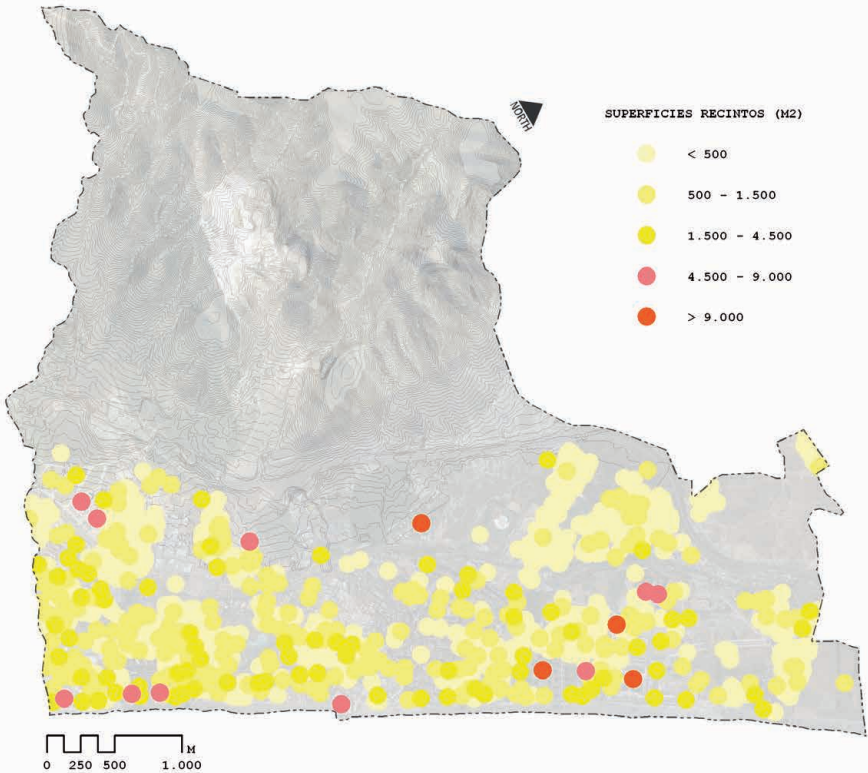
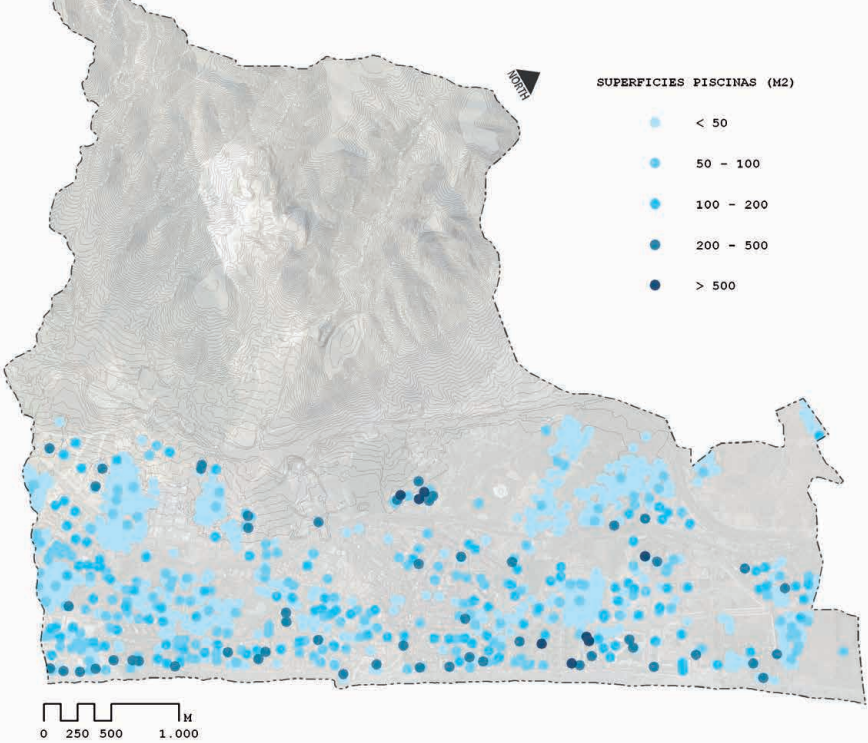


Fig. 40. Mapa del sol y agua Ensayo 06. Cartografías de densidades en piscinas y recintos. Dibujo vectorial en programa SIG sobre ortofoto de 2008 y base topográfica cedidas por el ICA.
Fuente: Elaboración propia.

BIBLIOGRAFÍA

Abrams, J.; Hall, P. (eds.) *Else/where: mapping, new cartographies of networks and territories*. 2.ªed. Minneapolis: University of Minnesota. Design Institute, 2008.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). *Aeropuertos del Mundo conectados con Málaga*, 2009.

[Online] Disponible en: http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Aeropuerto_AGP [Accedido el 16 de diciembre de 2009]

Bauman, Z.. *Modernidad líquida*. Traducido del inglés por M. Rosenberg en colaboración con J. Arrambide., 2003. Buenos Aires: Fondo De Cultura Económica de Argentina (FCE).

Barba R.; Pié R. (eds.). *Arquitectura y Turismo: planes y proyectos*. Barcelona: Centre de Recerca i Projectes de Paisatge (CRPP), Departament de Urbanismo y Ordenación del Territorio, UPC, 1996.

Porter, T. *Archispeak, An illustrated guide to architectural terms*. Londres: Spon Press, 2004, p. 114 Citado en: Bowkett, S. Turismo, en *Land&ScapeSeries: Landscape+100 palabras para habitarlo*. Barcelona: Gustavo Gili, S. L., 2007, pp. 186-187.

Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña et al. *L'Arquitectura del Sol_Sunland Architecture*. Barcelona: COAC et al., 2002

Cosgrove, D. (ed.). *Mappings*. Londres: Reaktion Books, 1999.

Constant, N. *La Nueva Babilonia*. Barcelona: Gustavo Gili, 2009.

Corner, J. *Eidetic Operations and New Landscapes*. Nueva York: Princeton Architectural Press, 1999. Citado en: Goula, M. *Turismo. Land&ScapeSeries: Landscape+100 palabras para habitarlo*. Barcelona: Gustavo Gili, S.L., 2007.

Corner, J. The agency of mapping: speculation, critique and invention. En:

Cosgrove, D. (ed.) *Mappings*. Londres: Reaktion Books, 1999.

Diario Del Sur (ed.). *Historia de la Costa del Sol*. Málaga: Prensa Malagueña S.A.

Fundación DOCOMOMO Ibérico. *Arquitectura moderna e turismo 1925-1965: Actas IV congreso/Valencia/ 2003*. Valencia: Registro Docomomo Ibérico, 2003.

Goula, M.. Turismo. En: *Land&ScapeSeries: Landscape+100 palabras para habitarlo*. Barcelona: Gustavo Gili, S.L. , 2007, pp. 187-189.

Harmon, K. *The map as art, Contemporary artists explore cartography*. Nueva York: Priceton Architectural Press, 2009.

Harmon, K. *You are Here, Personal geographies and other maps of the imagination*. Nueva York: Priceton Architectural Press, 2004.

Instituto de estudios turísticos (IET). *Informe anual 2008, Movimientos Turísticos en Fronteras (FRONTUR), Encuesta de Movimientos Turísticos en Fronteras, 2008*. [Online] Disponible en: <http://www.iet.tourspain.es/paginas/PubFrontur.aspx?option=recpt&idioma=es-ES> [Accedido el 2 de diciembre de 2009]

Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes. *Plan de Ordenación del Territorio Costa del Sol Occidental*. Málaga: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2007.

Lynch, K. *The image of the city*. Massachusetts: The MIT Press, 1960.

MacCannell, D. *El turista, Una nueva teoría de la clase ociosa*. Traducido del inglés por E. Casals., 2003. Barcelona: Melusina, 2003.

Moreira, J. M. La Cartografía hoy. ¿Evolución o revolución?, Las nuevas tecnologías y los cambios de representación del territorio. En: Ribot, L. A.; Villares, R.; Valdeón, J. (coords.). *Año mil, año dos mil, Dos milenios en la Historia de España*. vol. II. Madrid: Sociedad

Estatal, España Nuevo Milenio, 2001, pp. 433-452.

Observatorio turístico de la Costa del Sol. *Análisis de los viajeros en compañías de bajo coste*, 2006. [Online] Disponible en: <http://www.webmalaga.com/turismo/estudios/observatorio/> [Accedido el 2 de diciembre de 2009]

Orejudo, A.; Santiago J. M.; Villanueva E. Desengany Estiuenc. En: Colegio Oficial de Arquitectos de Catalunya et al. *L'Arquitectura del Sol/Sunland Architecture*. Barcelona: COAC et al., 2002, pp. 254-256.

Reinoso, R.; Romero, J. M.; Serrano, E. ZoMeCs y la Costa del Sol. *Parabólica*, número 2, marzo 2004, pp. 46-49.

Reinoso R.; Romero J. M.; Serrano E. et al. *020404 Deriva en ZoMeCS*, Sevilla: Rizoma, 2004.

Reinoso R. et al. *Atributos urbanos*, Centro Andaluz de Arte Contemporáneo, 2006. [Online] Disponible en: <http://www.atributosurbanos.es/inicio/>

Sociedad de Planeamiento y Desarrollo, SOPDE S. A. *Informe sobre las líneas de bajo coste en la costa del Sol, 2003-2006*. [Online] Disponible en: <http://www.webmalaga.com/> [Accedido el 17 de diciembre de 2009]

Venturi, R. et al. *Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona: Gustavo Gili, S. L., 2004.

Fuentes consultadas para la elaboración del mapa: LA INFLUENCIA DEL LOW COST

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), 2006-2009. *Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles*. [Online] Disponible en: <http://www.aena.es> [Accedido el 2 de diciembre de 2009]

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), 2008. *Memoria 2008*.

[Online] Disponible en: <http://www.aena.es>
[Accedido el 2 de diciembre de 2009]

Arroyo, I. et al. *La creatividad publicitaria en la sociedad de bajo coste. Publicidad de bajo coste versus publicidad de bajo precio*, 2007.
[Online] Disponible en: <http://www.creatividadysociedad.com>
[Accedido el 1 de diciembre de 2009]

Association of European Airlines. *Operating economy of AEA airlines, 2004-2007*.
[Online] Disponible en: <http://www.aea.be/research/economics/index.html>
[Accedido el 17 de diciembre de 2009]

Candela, J. *El bajo coste y la nueva aviación comercial*, 2007.
[Online] Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2712712>
[Accedido el 1 de diciembre de 2009]

Consejo Español de Turismo. *Turismo 2020, Plan operativo Turespaña 2008*, 2009.
[Online] Disponible en: <http://www.turismo2020.es/index.php?/>
[Accedido el 17 de diciembre de 2009]

Eurocontrol. *Low-Cost Carrier Market Update 2005*, 2005.
[Online] Disponible en: <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/analysis/>
[Accedido el 16 de diciembre de 2009]

Eurocontrol. *Low-Cost Carrier Market Update 2006*, 2006.
[Online] Disponible en: <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/analysis/>
[Accedido el 16 de diciembre de 2009]

Instituto de Estudios Turísticos (IET). *Balance del turismo en España en 2005-2006*, 2006-2007.
[Online] Disponible en: <http://www.iet.tourspain.es>
[Accedido el 30 de noviembre de 2009]

Instituto de Estudios Turísticos (IET). *Compañías aéreas de bajo coste, 2003-2009*.
[Online] Disponible en: <http://www.iet.tourspain.es>

[Accedido el 2 de diciembre de 2009]

Market Intelligence Group of the European Travel Commission (ETC). *European Tourism Insights 2005– Outlook for 2006*, 2006.
[Online] Disponible en: <http://www.etc-corporate.org/>
[Accedido el 10 de diciembre de 2009]

Market Intelligence Group of the European Travel Commission (ETC). *European tourism in 2009: trends and prospects*, 2009.
[Online] Disponible en: <http://www.etc-corporate.org/>
[Accedido el 10 de diciembre de 2009]

Martí-Henneberg, J. et al. *La explosión de los aeropuertos regionales españoles*, 2007.
[Online] Disponible en: http://www.fundacioabertis.org/rcs_est/1_aeropuertos_europeos_y_espaoles.pdf
[Accedido el 1 de diciembre de 2009]

Observatorio Turístico de la Costa del Sol. *Boletín informativo “Observatorio turístico” 1996-2007*, 1996-2007.
[Online] Disponible en: <http://www.webmalaga.com/turismo/estudios/observatorio/>
[Accedido el 2 de diciembre de 2009]

Pujol, B. et al. *Bienvenidos a la sociedad low cost*, 2008.
[Online] Disponible en: <http://www.portaldelcomerciante.com/Archivos/ArchivosImpBiblioteca>
[Accedido el 1 de diciembre de 2009]

Rey, B. et al. *Evolución reciente de las compañías de bajo coste en Europa. Una referencia al caso de España*, 2006.
[Online] Disponible en: http://www.ucm.es/info/ecap2/seminario/seminario06.07/belen_inglada.pdf
[Accedido el 1 de diciembre de 2009]

Air Berlin
[Online] Disponible en: <http://www.airberlin.com>
[Accedido el 4 de diciembre de 2009]

Air Finland
[Online] Disponible en: <http://www.airfinland.fi>
[Accedido el 4 de diciembre de 2009]

Aer Lingus
[Online] Disponible en: <http://www.airlingus.com>
[Accedido el 4 de diciembre de 2009]

Air Nostrum
[Online] Disponible en: <http://www.airnostrum.es>
[Accedido el 4 de diciembre de 2009]

Air Transat
[Online] Disponible en: <http://www.airtransat.es>
[Accedido el 9 de diciembre de 2009]

Andalus
[Online] Disponible en: <http://www.andalus.es>
[Accedido el 9 de diciembre de 2009]

Blue Air
[Online] Disponible en: <http://www.blueairweb.com>
[Accedido el 9 de diciembre de 2009]

Bmibaby
[Online] Disponible en: <http://www.bmibaby.com>
[Accedido el 10 de diciembre de 2009]

Brussels Airlines
[Online] Disponible en:
<http://www.brusselsairlines.com>
[Accedido el 4 de diciembre de 2009]

Cimber Air
[Online] Disponible en: <http://www.cimber.com>
[Accedido el 4 de diciembre de 2009]

Condor
[Online] Disponible en: <http://www.Condor.com>
[Accedido el 10 de diciembre de 2009]

EasyJet
[Online] Disponible en: <http://www.easyjet.com>
[Accedido el 9 de diciembre de 2009]

First Choice
[Online] Disponible en: <http://www.firstchoice.co.uk>
[Accedido el 17 de diciembre de 2009]

Flybe
[Online] Disponible en: <http://es.flybe.com>
[Accedido el 4 de diciembre de 2009]

Flygloboespan

[Online] Disponible en:
<http://www.flyglobespan.com>
[Accedido el 10 de diciembre de 2009]

GermanWings

[Online] Disponible en:
<http://www.germanwings.com>
[Accedido el 10 de diciembre de 2009]

Jet2

[Online] Disponible en: <http://www.jet2.com>
[Accedido el 10 de diciembre de 2009]

Jetairfly

[Online] Disponible en: <http://www.jetairfly.com>
[Accedido el 9 de diciembre de 2009]

Lufthansa

[Online] Disponible en:
<http://www.lufthansa.com>
[Accedido el 4 de diciembre de 2009]

Monarch Airlines

[Online] Disponible en:
<http://www.monarch.co.uk>
[Accedido el 11 de diciembre de 2009]

Norwegian Air Shuttle

[Online] Disponible en:
<http://www.norwegian.com>
[Accedido el 10 de diciembre de 2009]

Ryanair

[Online] Disponible en: <http://www.ryanair.com>
[Accedido el 4 de diciembre de 2009]

Smart Wings

[Online] Disponible en: <http://www.smartwings.com>
[Accedido el 11 de diciembre de 2009]

Thomas Cook Airlines

[Online] Disponible en:
<http://www.thomascookairlines.co.uk>
[Accedido el 9 de diciembre de 2009]

Thomsonfly

[Online] Disponible en:
<http://flights.thomson.co.uk>
[Accedido el 4 de diciembre de 2009]

Transavia

[Online] Disponible en:
<http://www.transavia.com>
[Accedido el 10 de diciembre de 2009]

Tuifly

[Online] Disponible en: <http://www.tuifly.com>
[Accedido el 11 de diciembre de 2009]

Vueling

[Online] Disponible en: <http://www.vueling.com>
[Accedido el 11 de diciembre de 2009]

Anexos: materiales bibliográficos para la investigación

ANEXO A. La arquitectura del turismo en las revistas de arquitectura.

A.1. Introducción metodológica. **A.2.** Arquitectura [1918-1936]. Nacional Arquitectura [1941-1959]. Arquitectura [1959-2010]. **A.3.** Cuadernos de Arquitectura [1944-1970]. Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo [1971-1980]. Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme [1981-2007]. **A.4.** Casabella-continuità [1956-1964]. Casabella [1965-1970]. Urbanistica [1956-1970]. **A.5.** Architectural Review [1896-1939].

ANEXO B. Los libros.

B.1. Bibliografía básica del Turismo.

A.1

Introducción metodológica

María José Márquez Ballesteros

Ante la escasez de documentos y trabajos de investigación sobre el turismo desde una reflexión arquitectónica –reflejo del prejuicio existente hacia la arquitectura del turismo– el grupo de investigación de la Escuela de Arquitectura de Málaga se planteó la necesidad de buscar información y materiales en fuentes hasta entonces poco exploradas. Para ello, y con el objetivo de reformular las relaciones entre arquitectura, turismo y paisaje, se decidió iniciar una búsqueda de todos los artículos que se habían publicado sobre ello en las principales revistas de arquitectura, tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

El vaciado de las revistas de arquitectura más importantes a nivel disciplinar, por la relevancia de este tipo de medios y por su regularidad, nos permite ver como se formularon y desarrollaron ciertas discusiones en el seno de diversas comunidades o colectivos profesionales, y como se avanzó en el conocimiento de las ideas que están relacionadas con las realidades que se están estudiando en esta investigación.

El valor más importante de este tipo de vaciado es el recorrido temporal. La continuidad y periodicidad de estos medios es fundamental para la investigación porque abre la posibilidad de elaborar una cronología y descubrir episodios de interés para el proyecto de investigación que se lleva a cabo.

Las revistas dedicadas a la arquitectura y el urbanismo son un medio de difusión de las arquitecturas de cada momento y la recuperación de algunas del pasado, las cuales se presentan con un apoyo gráfico y fotográfico altamente atractivo para la divulgación y el estudio de proyectos, obras, dibujos o viajes. En estas revistas se puede encontrar, por un lado, crónicas de actualidad y catálogos de proyectos, y por otro, artículos de opinión. El trabajo que se propuso llevar a cabo fue el vaciado de todos ellos, en especial de aquellos publicados en periodos en los que la actividad fue mayor, para así conocer como se entendió el fenómeno turístico en los cenáculos arquitectónicos y cuales fueron las obras que se consideraron de mayor relevancia.

METODOLOGÍA Y CRITERIOS DE SELECCIÓN

a) Premisas y objetivos

En un principio, el objetivo fundamental que se planteaba era el de crear una base de datos común a un grupo de investigadores como herramienta de trabajo que permitiera lo siguiente:

a.1. Recopilar la información existente, aunque dispersa, en diferentes documentos.

a.2. Ordenar cronológicamente los acontecimientos turísticos dentro de la historia de nuestra arquitectura.

a.3. Crear una fuente de información para citas y referencias.

a.4. Establecer una base de datos abierta que permitiera hacer crecer la información, aportando documentos gráficos, escaneados de artículos, enlaces webs o comentarios y anotaciones de los investigadores.

Se trataba, en definitiva, de crear una herramienta de trabajo que posibilitara el intercambio y la transferencia de información entre usuarios, siendo un punto de partida para investigaciones futuras en el campo del turismo.

Para poder cruzar datos entre diferentes publicaciones periódicas, la búsqueda de sumarios y su posterior vaciado hubo que establecer una serie de protocolos que permitieran trabajar en equipo, encontrar paralelismos o divergencias, y llegar a determinadas conclusiones. El establecimiento de una metodología de vaciado, por lo tanto, fue un punto fundamental en la recopilación de dicha información.

b) Metodología de trabajo

b.1. Primera aproximación a la obtención de datos

La primera acción debe centrarse en la búsqueda de la revista, situándola en un contexto

espacio-temporal, con la intención de establecer unos parámetros que faciliten su búsqueda en bibliotecas y organismos oficiales.

Posteriormente, localizar y consultar las bases de datos de organismos oficiales tales como el COAM, el ISOC (la base de datos de humanidades del Consejo Superior de Investigaciones Científicas), la Red de Bibliotecas Universitarias, Dialnet, el Consorci de Biblioteques Universitàries de Catalunya, en su departamento de sumarios y, por último, la página web de la revista que se esté estudiando, si la tuviera¹.

En la mayoría de los casos, será necesario cruzar varias bases de datos para ir completando la lista de artículos existentes en cada número. En otros, será necesario el desplazamiento físico a bibliotecas que tengan los sumarios que falten, para proceder a su escaneado y recopilación.

b.2. Descarga de datos de las bases localizadas

Una vez localizados los sumarios, se procede a su recopilación y almacenamiento, realizando un barrido del mayor número de artículos a lo largo de su historia.

Hay que señalar que el nombre de algunas revistas puede haber sufrido pequeños cambios. Por ejemplo, *Quaderns (d'Arquitectura i Urbanisme)* fue originalmente editada bajo el nombre de *Cuadernos de Arquitectura* y cambió su denominación en dos ocasiones. Debemos prestar especial atención para buscar la revista bajo todos sus nombres y así tener la certeza de no estar perdiendo datos.

Seguidamente, se establece el formato de descarga de los datos como *txt*. Esta elección responde a la versatilidad en la descarga de

este tipo de archivo desde cualquier base de datos en línea, así como su exportabilidad y facilidad de manejo.

Es esencial en este momento la elección de los campos de información más relevantes para conservar y ordenar los datos. En este sentido, el primer campo elegido es el del año, seguido del número de la revista, que permiten establecer una clasificación y un orden cronológico. A continuación, se debe incluir el autor del artículo, dato fundamental para hacer una discriminación entre artículos de opinión y artículos de catálogo, los cuales normalmente no poseen autor. Finalmente, terminamos nuestra clasificación con el título del artículo, paginado, observaciones del investigador y enlaces a páginas donde se encuentre el texto del artículo o los documentos escaneados.

b.3. Elección del formato de trabajo para ordenar y analizar los datos obtenidos. Elección de palabras claves

Una vez que se han obtenido los datos y el criterio de orden por columnas, se exportan y ordenan las entradas en un archivo *excel* donde se empezará a estudiar los datos obtenidos.

Para aumentar la utilidad de cruzar las conclusiones del estudio detallado de unas revistas con otras, es necesario establecer unas palabras comunes en la búsqueda de artículos importantes para nuestra investigación, ya que así la comparación de los datos obtenidos en unas revistas frente a otras es objetivo. La elección de las palabras claves para la búsqueda de artículos relevantes puede ampliarse en cualquier momento, puesto que la investigación puede ir necesitando de nuevas búsquedas o temas en su evolución.

Finalmente, se introduce un marcador en la base de datos para una posterior clasificación por temas y cronologías, además de un contador en el que se van registrando el número de artículos relacionados. En nuestro caso, se han elegido dos marcadores que diferencian entre dos tipos de artículos: los que corresponden a artículos de opinión (número

y porcentaje respecto al total), y los que corresponden a artículos que recogen arquitecturas y actuaciones urbanísticas y de paisaje relacionadas con el tema que nos ocupa, esto es, de catálogo.

Conclusiones

La realización de un vaciado de diferentes revistas de forma simultánea permite establecer paralelismos y divergencias sin llegar a conclusiones definitivas, pues este proceso siempre queda abierto a nuevos números y diferentes revistas; sin embargo, nos permite ir perfilando algunas de las hipótesis sobre el fenómeno del turismo a partir de una información imposible de encontrar en otras fuentes.

Asimismo, todo este trabajo recopilatorio ha dado lugar a la creación de una metodología que puede aplicarse en la elaboración del vaciado de otras revistas, ya estén dedicadas al turismo o a otras disciplinas; creando así una base de datos en un formato accesible, abierto a la consulta y a su posterior ampliación.

¹ Es recomendable realizar esta primera aproximación a las fuentes por vía telemática, ya que en Internet se tiene acceso a casi todos los listados de los números publicados de las revistas, siendo más complicado el acceso a los sumarios.

A.2

Arquitectura (1918-1936). Nacional Arquitectura (1941-1959). Arquitectura (1959-2010)

Nuria Nebot Gómez de Salazar

Una de las revistas estudiadas en este anexo es *Arquitectura*, editada por el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, que ha sido seleccionada para esta investigación por ser la primera revista de este género editada en España y ser la más regular, lo que la convierte en una magnífica fuente de información para cualquier estudio sobre la arquitectura que se ha desarrollado en España¹.

Un análisis de las diversas etapas editoriales por las que ha pasado la revista muestra cómo la presencia de artículos relacionados con el turismo va *in crescendo* desde los años cuarenta hasta la década de los años sesenta, pero será en la década de los sesenta y mediados de los setenta cuando encontraremos el mayor número de ejemplares dedicados al tema (13)².

Esta abundancia literaria no es más que el reflejo de unos acontecimientos históricos en una revista que se postula como el cronista de la mejor arquitectura de nuestro país. En palabras de Luis Moya³: “el eclecticismo

y la falta de dogmatismo que han regido casi siempre, por fortuna, la publicación de la revista, han hecho posible que no estando casi nunca demasiado a la moda conserve su valor de testimonio duradero de los que ha sido nuestra arquitectura a lo largo de tantos años.”

Tras esta explosión de publicaciones, y a partir de mediados de los años setenta, se produce un gran silencio en relación con el turismo y a su arquitectura; un silencio que perdura hasta la actualidad, con artículos muy esporádicos de proyectos o ciertas tipologías arquitectónicas relacionadas con la actividad turística. El turismo ya no aparece en las páginas de buena arquitectura de la que es cronista la revista. ¿Se produce un cambio en la revista o quizá se produce el cambio en la arquitectura del turismo?

1. 1918-1936

Entre 1918 y 1936, la Sociedad Central de Arquitectos publica en las páginas de la revista obras y proyectos de arquitectos madrileños y españoles con un marcado acento historicista: ensayos, críticas y textos sobre la historia de la arquitectura se muestran a través de plumas tan ilustres como la de Teodoro de Anasagasti, Fernández Balbuena⁴ o Leopoldo Torres Balbás. En los últimos años de esta etapa, a partir de finales de la década de los años veinte, se dedican más artículos a la “nueva arquitectura”, la arquitectura más moderna que se está produciendo en Europa y en el ámbito nacional. Proyectos y escritos de arquitectos extranjeros como Breuer, Bonatz, Van Doesburg, Le Corbusier, Jansen, entre una larga lista de nombres, son el reflejo del enorme interés mostrado hacia lo que ocurre en la arquitectura más allá de nuestras fronteras. Por parte española, se publican los trabajos de Aizpurúa y Labayén,

¹ | La revista se publica desde 1918 hasta 2009, con la única interrupción de los años de la Guerra Civil. De 1918-1936 se publica con el nombre de *Arquitectura*, de 1941-1959, *Revista Nacional de Arquitectura*, y de 1959-2009, *Arquitectura*. De 1918-1936 es mensual, salvo los años 1933, 1934 y 1935 en que se publican anuarios, y algún otro número bimensual. De 1941-1973 es mensual, con algunos números bimensuales. De 1974-1975 tiene una periodicidad variable. De 1976-1977 es bimensual y cuatrimestral. En 1977 es variable. De 1978-1990 vuelve a ser bimensual. De 1991-1992 es variable. De 1993-2009 es cuatrimestral.

² | Se han considerado aquellos números que contienen más de cinco artículos dedicados al turismo, y no exclusivamente los números monográficos.

³ | Luis Moya colabora con la revista desde finales de los años veinte, hasta los años ochenta, por lo que tal y como dice en su artículo “Breves recuerdos suscitados por la publicación de los Índices de la revista *Arquitectura*” (*Arquitectura* n.º 251, 1984), puede ofrecer una visión de conjunto de los que ha sido la trayectoria de la revista.

⁴ | *Revista Arquitectura*, n.º 153 (1932). Número especial dedicado a la memoria de Gustavo Fernández Balbuena.

Arniches y Domínguez, Fernández Shaw, García Mercadal, Gutiérrez Soto y otros⁵.

Solo en los últimos años antes de la guerra, comienzan a publicarse proyectos y obras relacionados con el turismo, en su mayoría hoteles, aunque también se rescatan los planos y documentos de otras tipologías arquitectónicas, como las de los clubes náuticos construidos en la década de los años veinte y principios de los años treinta, como el Real Club Náutico de San Sebastián, de Aizpurúa y Labayén, o el club náutico de F. García Mercadal.

En 1929, la revista publica el concurso de la Red de Albergues de Carretera, convocado por el Patronato Nacional de Turismo, una operación que apuesta por la arquitectura moderna, y cuyos ganadores, Carlos Arniches y Martín Domínguez, introducen una nota de innovación en esta arquitectura del turismo previa a la Guerra Civil. Innovación arquitectónica y turismo se dan de nuevo la mano en 1931, en el Pabellón de Atracción y Turismo, también de Arniches y Domínguez, con un diseño del edificio de carácter claramente racionalista.

Observamos cómo en estos años previos a la Guerra Civil, la arquitectura del turismo se despoja de los clasicismos de la década anterior y, a través de los mas jóvenes y un nuevo discurso más moderno y renovado, nos deja un valioso legado de muestras de gran interés arquitectónico.

2. 1941-1948

A partir de 1941, acabada la Guerra Civil, la revista (bajo el nombre de *Revista Nacional de Arquitectura*) pasa a depender de la Dirección General de Arquitectura, con Pedro Muguruza como primer director. Tal y como dice Antón Capitel⁶, la tendencia cambia

completamente con respecto a los años anteriores a la Guerra Civil, y publica en sus páginas una arquitectura historicista con la que se quiere representar al nuevo régimen y su nacionalismo. Desaparecen los vestigios de la arquitectura de los años treinta en favor de obras realizadas por Muguruza, Moya, Borobio, Diego Méndez, Muñoz Monasterio o Carlos de Miguel.

Este carácter historicista de la arquitectura de posguerra se extiende también a la actividad turística, y así lo comprobamos en más de cuarenta artículos sobre el turismo correspondientes a esta etapa. El primer número de la *Revista Nacional de Arquitectura* (RNA n.º 1) recoge un artículo denominado “Arquitectura y Turismo”, de Luis Antonio Bolín⁷, en el que se refleja la preocupación del Gobierno de dar un impulso a la industria turística como medio para conseguir divisas. Unos años más tarde, en 1948, la *Revista Nacional de Arquitectura*⁸ dedica un número específico a los paradores nacionales y albergues de carretera que dependen de la Dirección General de Turismo⁹, y en él se recoge esa preocupación y la política de protección que dispensa el Estado a cuanto se relacione con el turismo, en concreto hacia el desarrollo y fomento de la industria

hotelera¹⁰. La mayor parte de los alojamientos de la Dirección General del Turismo se ubican en zonas de interior; todavía no se ha producido el boom del turismo de sol y playa, aunque ya se observa un incipiente turismo del litoral con la apertura al público del parador de Santillana del Mar en Santander, o la hostería de Gibralfaro en Málaga. En su mayor parte, se muestra ese marcado estilo clásico propio de este período autárquico, con la excepción de los albergues de carretera de Arniches y Domínguez.

La monumentalidad y volumetría de una amplia parcela de la arquitectura se deja ver en la publicación del concurso nacional de hotel-balneario-casas de alquiler en Gijón¹¹, en el proyecto de hospedería en el monte de Santa Tecla, en Pontevedra, de Antonio Palacios, o en algunas de las intervenciones de paradores de José María Muguruza o de J. Delgado Úbeda, entre otros.

Son, en resumen, unos años en los que se hace una arquitectura historicista que representa al régimen -también en lo que respecta a la arquitectura del turismo- y en la que no se hacen concesiones a la modernidad ni a las vanguardias extranjeras.

3. 1948-1959

A partir de 1948, y en palabras de Javier Frechilla¹², “... la vuelta de la revista al Colegio de Arquitectos de Madrid, abre una nueva etapa bajo la larga dirección de Carlos de Miguel. [...] la revista, a la vez que sale al paso del nuevo programa para el futuro, decreta

construcción, vol. 60, abril-junio de 2008. Antón Capitel dirige, junto con Juan García Millán, y Ricardo Sánchez Lampreave, la revista de Arquitectura COAM desde el año 2000.

⁷ | Luis Antonio Bolín se hace cargo de la Dirección General de Turismo, desde 1939 hasta 1951, año en que se crea el Ministerio de Información y Turismo. Tal y como dicen Bayón Mariné y Fernández Fuster, el nuevo régimen apostó por el turismo desde el comienzo de los años cuarenta como alternativa para conseguir divisas; sin embargo, las extremas condiciones de la época, y el aislamiento político del país hicieron que estos años tuvieran poca historia. “50 años del turismo español. Un análisis histórico y estructural”, Centro de Estudios Ramón Areces, S.A., Madrid, 1999.

⁸ | Ya bajo la dirección de Carlos de Miguel.

⁹ | RNA n.º 84 (1948).

¹⁰ | Se autoriza, desde el Ministerio de Hacienda al banco de Crédito Industrial para la concesión de préstamos a la industria hotelera, de acuerdo con la Dirección General de Turismo.

¹¹ | RNA n.º 41 (1945).

¹² | Arquitectura n.º 251 (1984).

⁵ | Anuarios 1933, 1934, 1935.

⁶ | “Notas sobre los avatares históricos de la revista Arquitectura como medio de difusión de la innovación arquitectónica”, Informes de la

la muerte de lo anterior, tal como sentencia Fisac en su artículo lo clásico y lo moderno”¹³.

El formato y el aspecto se modifican, y rápidamente empiezan a sobresalir los proyectos de los arquitectos jóvenes de aquel momento: Cabrero y Aburto, Coderch y Valls, Moreno Barberá, Sostres, Sota, Fisac, Sáenz de Oíza, Cano, Corrales y Molezún, y algo mayores que estos, Gutiérrez Soto, Luis Feduchi, Modesto Lafuente, López Otero o Carlos Arniches. La larga etapa de Carlos de Miguel (1948-1973) tuvo un carácter profesional y la revista constituye una verdadera crónica de la arquitectura española. Se publican las obras y proyectos profesionales de mayor calidad, tal y como dice Antón Capitel.

Avanzada ya la década de los años cincuenta, la arquitectura del turismo se contagia también de esta modernidad e innovación de la mano de los más jóvenes, ofreciendo a los turistas una imagen más contemporánea y renovada de lo que acontece en España. De este periodo se pueden rescatar un buen número de artículos sobre turismo dispersos entre los diferentes ejemplares de la revista correspondiente a esta etapa. Como ya indica Capitel, escasean los artículos teóricos, en favor de artículos sobre proyectos y obras de arquitectura, y en este caso, de arquitectura turística: en su mayoría, proyectos hoteleros¹⁴ en diferentes ámbitos del litoral. Así, por ejemplo, la Costa del Sol se convierte en el escenario de algunas de estas innovaciones turísticas, como es el caso del hotel Pez Espada¹⁵, de los arquitectos Manuel Muñoz Monasterio y Juan Jáuregui Briaes, o la Ciudad Sindical en Marbella, proyectada por Manuel Aymerich y Angel Cadarso¹⁶.

13 | RNA n.º 78 (1948).

14 | En 1952, se publica un número monográfico dedicado a hoteles y paradores (RNA n.º 127, 1952), reflejo, de nuevo, de unos acontecimientos históricos. En palabras de Arrillaga Sánchez “A partir de 1951 el crecimiento de la capacidad hotelera es continuado, importante, y hasta espectacular.”

15 | Arquitectura n.º 7 (1959).

16 | Arquitectura n.º 58 (1963).

Gutiérrez Soto afirmaba en 1956 que la revista no tenía garra, pero, en palabras de Frechilla, tampoco la necesitaba dada la potencia y calidad de las obras y proyectos que en estas fechas se editan. Los dos últimos años de la *Revista Nacional de Arquitectura* son los más fructíferos de su existencia; será entre 1956 y 1958 cuando la arquitectura moderna española consiga sus mejores construcciones y también su reconocimiento oficial. Corresponden a estos años obras como el pabellón de Bruselas, de Corrales y Molezún o el edificio para el Gobierno Civil, en Tarragona, de Alejandro de la Sota. En relación con la arquitectura del turismo, también encontramos ejemplos de gran interés arquitectónico, entre los que destacamos la Escuela Nacional de Hostelería, de Francisco Asís Cabrero¹⁷ o el proyecto de Torre Valentina¹⁸, de José A. Codech, proyecto presentado en el CIAM de 1959.

4. 1959-1973

En 1959, la revista recupera su nombre inicial de *Arquitectura*. No supone un cambio de línea aunque sí un cambio de formato y de equipo de redacción, en el que están Blanco Soler, Larrodera, Vallejo y Rodríguez Suárez. A la lista de arquitectos modernos se añaden otros nombres como Fernández Alba, Vázquez de Castro, Íñiguez de Onzoño, Peña Ganchegui, Fernando Higueras, Antonio Miró, y con algo de retraso, Rafael Moneo y J. Daniel Fullaondo.

En estos años sesenta, y principios de los setenta, la revista dedica muchas de sus páginas a la arquitectura turística. Es, sin duda, una etapa importante en la historia del turismo español¹⁹, en la que aparecen

17 | RNA n.º 191 (1957).

18 | Arquitectura n.º 15 (1960).

19 | En palabras de Arrillaga Sánchez, “en esta década tuvo especial importancia para la economía española, y para el turismo, el cambio de Gobierno y de política económica acaecidos

muestras arquitectónicas de gran interés. D. Manuel Fraga Iribarne²⁰, en el Congreso de Arquitectura y Turismo celebrado en Cataluña en 1964, expone la enorme importancia del papel del arquitecto en el desarrollo de la actividad turística, y lo hace con estas palabras: “Es hermoso el melancólico atardecer declinante sentido en soledad abruta. Pero también es bello volver la cabeza cuando llega la noche y descubrir en la lejanía, un nuevo amanecer de luces de neón y mercurio, autotopistas fosforescentes y edificios deslumbrantes entre masas de verdura vegetal, o sobre las montañas, o frente al mar”. Pide al arquitecto la labor de llenar de sentido y contenido las vivencias del turista. Es, en opinión del ministro de Turismo, la contribución real a esta actividad, más allá de la simple tarea de edificar o urbanizar en sentido material.

Esta preocupación sobre el papel del arquitecto en la configuración de los nuevos paisajes turísticos se deja ver en las páginas de la revista, publicándose en este periodo siete monográficos y seis ejemplares con un gran número de artículos sobre el turismo²¹.

a partir de 1957. Abandonados los criterios autárquicos, se adoptaron una serie de medidas de estabilización y saneamiento (Plan de Estabilización de 1959)”.

20 | En 1962, Manuel Fraga Iribarne es nombrado ministro de Turismo. Una de sus primeras medidas fue la creación de la Subsecretaría de Turismo. En palabras de León Herrera y Esteban, comenzaba, bajo el telón de fondo de una recuperación de las economías occidentales, una etapa decisiva para la consolidación de España como uno de los destinos turísticos más deseados de Europa y del mundo.

21 | Se han seleccionado aquellos con cinco o más artículos relacionados con este campo. Arquitectura n.º 14 (1960); Arquitectura n.º 27 (1961); Arquitectura n.º 65 (1964); Arquitectura n.º 78 (1965); Arquitectura n.º 82 (1965); Arquitectura n.º 104 (1967); Arquitectura n.º 108 (1967); Arquitectura n.º 131 (1969); Arquitectura n.º 153 (1971); Arquitectura n.º 154 (1971); Arquitectura n.º 165 (1972); Arquitectura n.º 174 (1973); Arquitectura n.º 181 (1974).

En 1961, se dedica un número monográfico al concurso internacional para la urbanización Elviria en la Costa del Sol, en Málaga, con propuestas de Antonio Bonet Castellana, Jørn Utzon o españoles como José Luis Picardo, Ricardo Álvarez de Toledo y muchos otros, entre 118 propuestas presentadas.

En 1964, se dedica un número de la revista al Congreso de Arquitectura y Turismo mencionado previamente²². El congreso reunió a profesionales de toda España, no exclusivamente arquitectos, y en el que también participó Georges Candilis. En este ejemplar de la revista, se recoge un gran número de trabajos que se están llevando a cabo por distintos arquitectos: análisis y estudios de ordenación territorial en diferentes ámbitos turísticos, como el proyecto de ordenación del Saler y Albufera de Valencia, de Julio Cano Lasso, el de Cadaqués, de Federico Correa, el Plan General de la Costa del Sol, de Juan Gómez y G. de la Buelga, o la organización turística del Languedoc-Roussillon en el sur de Francia, presentada por el propio Candilis.

Unos años más tarde, en 1965, se dedica un número especial al concurso internacional de proyecto para un edificio en los terrenos del Kursaal, en San Sebastián, que incluye diversos usos como hotel de lujo, viviendas, locales comerciales, sala de cine, restaurantes y cafeterías.

En esa década de los años sesenta, se publican proyectos y obras de nuevas tipologías turísticas, además de las hoteleras, como pueden ser los campos y clubes de golf, clubes náuticos o residencias sanitarias. Corresponden a este período el proyecto de club de golf de Sotogrande²³, en Cádiz, de L. Gutiérrez Soto, el proyecto de club náutico en Madrid²⁴ de J. A. Corrales, el canódromo de J. R. Azpiazu y P. Pinto²⁵, el club náutico en la Gomera, de M. Bayón²⁶, el club náutico

Dos Mares, en la Manga del Mar Menor, de A. Bonet²⁷, etc.

En 1969, se dedica un número de la revista a balnearios, hoteles, paradores y otras tipologías del turismo, en cuyas páginas se muestran proyectos muy conocidos y representativos de nuestra arquitectura, como el hotel de Mar en Mallorca, de J. A. Coderch, el hotel Galúa en la Manga del Mar Menor, de Corrales y Vázquez Molezún, o varios proyectos de Antonio Bonet, también en este ámbito turístico.

De fuera también llegan noticias, a través de la revista, de aquella arquitectura turística más contemporánea que tiene lugar en países vecinos. En 1965, se publica un número con diversos artículos sobre la arquitectura del turismo en el Mediterráneo, con un gran número de proyectos hoteleros en Grecia realizados por el arquitecto Aris Konstantinidis²⁸.

Los inicios de la década de años setenta, son también muy fecundos para la literatura turística de la revista. Proyectos de Coderch, Sáenz de Oíza, Higuera, Bonet y Vázquez Molezún llenan las páginas de la historia de nuestra arquitectura relacionada con el turismo. Obras tan conocidas como Ciudad Blanca en Alcudia, de Sáenz de Oíza o, también del mismo arquitecto, el hotel en Mallorca, o el Palacio de Congresos y Exposiciones en Torremolinos, de Rafael de la Hoz, son publicadas y dan muestra de la buena arquitectura que se está llevando a cabo en los diferentes paisajes turísticos. En 1972, se dedica un número a la isla de Lanzarote, a los trabajos de César Manrique y Fernando Higuera, entre otros.

Sin embargo, Javier Frechilla habla de gran crisis de la arquitectura y también de la revista alrededor de los años setenta. En esa época, sus páginas se inundan de temas y disciplinas ajenos a la arquitectura, como pueden ser la sociología, la economía, la filosofía, la crítica artística o la imposible prefabricación de la que tan entusiasta es Carlos de Miguel.

A esto hay que añadir la presencia de fuertes competidores como las revistas *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, *Hogar y Arquitectura*, *Nueva Forma* o *Arquitectura Bis*, redactada por un grupo arquitectos en torno a la figura de Oriol Bohigas.

A partir de este momento –hablamos de mediados de los años setenta– se produce un gran silencio respecto a publicaciones turísticas en la revista, con escasas referencias al turismo y a su arquitectura. Hasta mediados los años ochenta no se publicarán algunos proyectos relacionados con la actividad turística, pero siempre de forma muy puntual, siendo muy escaso el número de artículos dedicados al turismo en la arquitectura española en las siguientes etapas editoriales hasta la actualidad. El porqué de esta ausencia de arquitectura turística en la revista nos lleva a pensar que los años setenta suponen un punto de inflexión en la historia de la arquitectura del turismo en nuestro país, al menos, en las páginas de la revista.

5. 1973-2009

En 1973, Carlos de Miguel abandona la dirección de la revista, con lo cual se inician cortas etapas de poco éxito divulgativo, hasta que en 1977, J. Junquera y Pérez Pita, directores de la revista, consiguen que esta vuelva a interesar, recuperando así un medio capaz de dar cuenta de las mejores actividades profesionales, según indica Antón Capitel.

A partir de 1981, y hasta 1987, Javier Frechilla, Ruiz Cabrero y Capitel, como directores, consiguen dar un tono más culto a la revista, sin perder de vista el carácter de crónica profesional que ha caracterizado sus páginas, consiguiendo así una gran difusión nacional.

La revista parece recuperarse de la crisis de los años setenta a la que hace referencia Frechilla. Sin embargo, siguen sin publicarse artículos dedicados al turismo en estos años. La revista ya no se hace eco de esta

²² | Arquitectura n.º 65 (1964).

²³ | Arquitectura n.º 104 (1967).

²⁴ | Arquitectura n.º 28 (1961).

²⁵ | Arquitectura n.º 36 (1961).

²⁶ | Arquitectura n.º 115 (1968).

²⁷ | Arquitectura n.º 131 (1969).

²⁸ | Arquitectura n.º 82 (1965).

arquitectura turística como lo ha hecho en etapas anteriores. Quizá esta ya no tiene cabida en las páginas de buena arquitectura de la que ha sido cronista esta revista a lo largo de su historia.

6. CONCLUSIONES

A partir de la lectura realizada del vaciado de artículos sobre turismo en la revista *Arquitectura*, formulamos una primera hipótesis: la arquitectura del turismo en nuestro país alcanza su momento álgido en la década de los años sesenta, dejando muestras de una arquitectura innovadora, brillante y vanguardista. Sin embargo, a los años setenta supondrán un punto de inflexión en esta arquitectura turística, década en la que se dejan de publicar artículos de esta temática en una revista de crónica de las mejores muestras arquitectónicas en nuestro país. Esta escasez de publicaciones no es más que el reflejo de un cambio en esta arquitectura, cuyas causas requieren de un análisis profundo.

Otros trabajos de investigación en curso, así como el vaciado de otras revistas como *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, han confirmado esta hipótesis, y apuntan hacia una nueva arquitectura del turismo más folclórica, regionalista e interesada en la evocación de los ambientes mediterráneos populares y en la búsqueda de una identidad perdida, lo que dará resultados muy variados y alejados del estilo del movimiento moderno que daba forma a estas piezas del turismo en la década anterior²⁹.

²⁹ | Boned Purkisss, Javier. "La arquitectura del Team-X. Lo idóneo para el desarrollo turístico", Programa de Doctorado Arquitectura y Turismo de la Escuela de Arquitectura de Málaga.

A.3

Cuadernos de Arquitectura (1944-1970). Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo (1971-1980). Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme (1981-2007).

María José Márquez Ballesteros

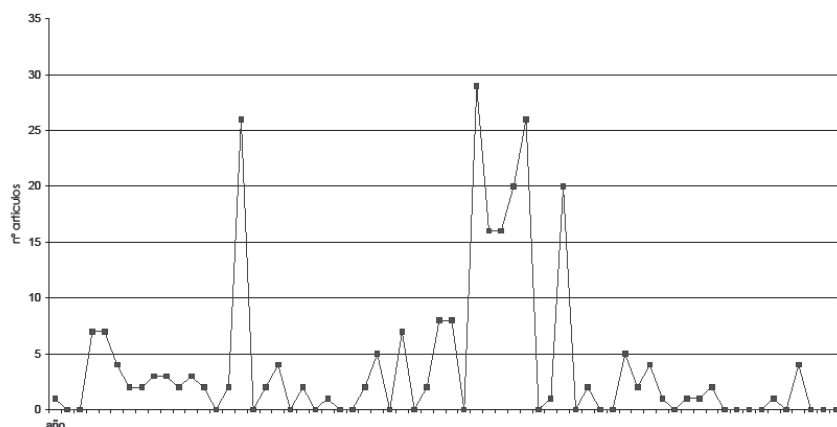


Fig. 1. Número de artículos dedicados al turismo por año

El número especial del 50 aniversario de la revista *Quaderns (d'Arquitectura i Urbanisme)*, en sus primeras páginas, presenta un esquema cronológico de las distintas etapas de la revista recogiendo en paralelo la sucesión de decanos, directores y de jefes de redacción de la misma.

Esta singular manera de presentar la evolución de la revista es reconocer la labor paralela que han llevado a cabo esta y el Colegio de Arquitectos. Ambas trayectorias están ineludiblemente unidas, ya que se han producido semejanzas entre épocas y personas que han influido en las mismas. Semejanzas que no tienen por qué ser coincidentes y que corresponden a dos mundos: el institucional y el cooperativo de la propia entidad colegial, y el del rumbo que tomará la misma fomentado por las distintas corrientes editoriales.

Evidentemente, como revista del Colegio de Arquitectos de Cataluña y Baleares, se han configurado en muchas de sus páginas como un reflejo de la arquitectura y realidad de estas geografías. Tal y como recoge Maurici Pla (1994):

“La historia de *Quaderns* es tal vez el ensamblaje de muchas historias; pero es también, y sobre todo, un indicador entre otros, de estas historias: la del propio Colegio de Arquitectos; la de la cultura catalana y también de la internacional, de sus hitos, de sus procesos de selección y jerarquización.”

Como valor añadido a la revista *Quaderns (d'Arquitectura i Urbanisme)*, hay que mencionar la destacada situación geográfica de la Costa Brava y de la costa balear dentro del objeto de nuestro estudio —la arquitectura y el turismo—, ya que ambas se consideran enclaves estratégicos de la historia de la última de estas disciplinas, al margen de la dilatada historia de la revista, que abarca desde 1944 hasta la actualidad.

Aquí se recogen algunas fechas claves en el origen y creación de la revista (*Quaderns* 1944-1994, 26):

1879 Creación de la Asociación de Arquitectos de Cataluña.

1899 La Asociación de Arquitectos de Cataluña crea la revista *Anuario*, que pretende presentar monografías de estudios de monumentos de la antigua Corona de Aragón, así como de edificios de nueva planta de Barcelona y Cataluña (el 7 de enero aparece el primer número de la revista *Vida literaria*, dirigida por Jacinto Benavente, y entre cuyos colaboradores figuraban Rubén Darío, Miguel de Unamuno y Antonio Machado).

1930 Último número de la revista *Anuario*. Real decreto que obliga a la colegiación para el ejercicio de la profesión y aparición del primer número de la revista *Arquitectura i Urbanisme*, que se publica hasta 1937.

1939 Creación del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña.

1944 Decano del colegio, Josep M. Ros Vila. Primer número de *Cuadernos de Arquitectura*.

En el primer número aparece una declaración anónima de intenciones, en la que se expresa lo que quería ser la publicación: bloc de notas, apuntes y esbozos; cajón de sastre, si se quiere, de inquietudes y afanes.

1954 Aparecen las primeras referencias en la revista a un Consejo Editorial-director.

Vaciado de artículos

El vaciado de artículos se realiza desde 1944, año de creación de la revista, hasta el año 2007; se recogen los sumarios de 255 números, algunos de ellos agrupados en una sola publicación y otros editados como anuarios de la arquitectura realizada en determinado período. La revista tiene una regularidad anual más o menos periódica, aunque su frecuencia es variable, ya que algunos años se imprimen cinco números y en otros solo uno, a modo de anuario.

En el vaciado de esta revista en el período antes señalado, se han obtenido un total de 4.819 artículos, y de este total solo 256 están relacionados con la arquitectura del turismo. Gracias a los contadores y marcadores insertados en la base de datos, de los 256 artículos seleccionados, se han diferenciado 198 artículos de catálogo, que corresponde aproximadamente a un 77%, y 58 artículos de opinión, que se corresponden con un 23% del total.

Tras el vaciado completo de la revista y su posterior clasificación, se ha querido reflejar de una manera gráfica la evolución y distribución de los artículos relacionados con la arquitectura del turismo a través de los distintos períodos de tiempo para poder establecer ciertas conclusiones en su estudio, así como analizar los paralelismos con lo que sucede

en otras revistas vaciadas, además de con determinados acontecimientos históricos, sociales y económicos.

Se han contabilizado el número de artículos por años y por décadas, para observar la distribución cronológica de los mismos.

En los gráficos obtenidos (*figuras 2 y 3*), podemos observar que el mayor número de artículos relacionados con la arquitectura del turismo se producen en la década de los años setenta, con un total de 106 artículos; seguida de los años sesenta con un total de 56. Vemos que la suma de los artículos de estas dos décadas es de 162 artículos que, en relación con el total de 256, suponen más de un 63 % por ciento del conjunto. Cabe destacar que en la década de los años noventa encontramos 43 artículos (17 %) bastante vinculados al paisaje, la ocupación del territorio, el ocio y el turismo. El resto de las décadas no ofrecen un número relevante de artículos.

De manera resumida, se recoge lo que ha sido el desarrollo de los artículos relacionados con la investigación a lo largo de la historia de la revista, agrupándolos por bloques:

En los últimos tres años de la publicación, que abarca los números del 255 (2007) al 241 (2004) no se muestra especial interés por la arquitectura del turismo, y solo se recoge una entrada de un proyecto de hotel.

El número 240 (2004) se presenta como un número especial con las últimas transformaciones y actuaciones en Barcelona y su área metropolitana, destacando las intervenciones del frente marítimo y el litoral (parque del Litoral Sudoeste, puerto deportivo de Sant Adrià de Besòs, Fórum...).

Entre el número 239 (2003) y el 228 (2000) encontramos dos proyectos de macrointervenciones hoteleras que se acompañan de otros usos públicos, en Innsbruck y Mittenz, además de un artículo titulado «Golf urbano en Tokio» y el Proyecto de Paseo Marítimo y el Port d'Alcúdia. En este bloque cabe destacar el número 235 (2002), titulado «Ciudad usada

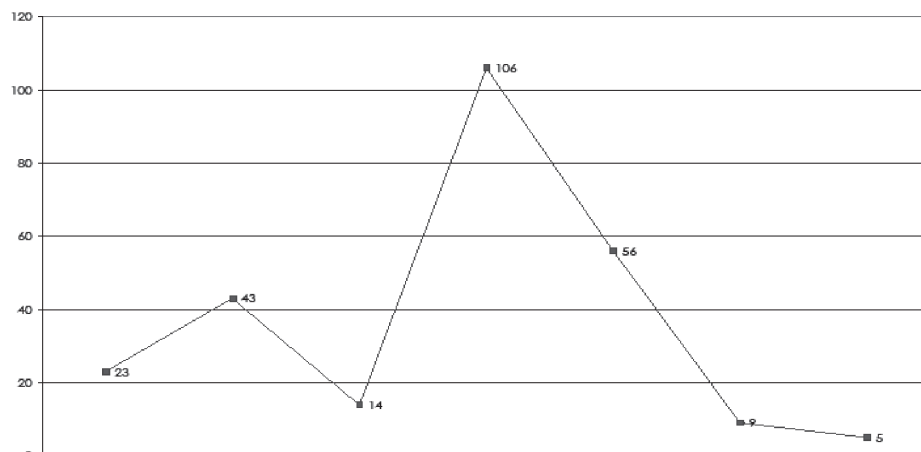


Fig. 2. Número de artículos dedicados al turismo por décadas

II», donde podemos leer varios artículos que recogen la ciudad y su relación con el agua.

En el número 227 (2000) titulado «Habitualmente», en el que se analiza el hábitat colectivo, aparece un artículo titulado «El hotel y otros durmientes», además de varios artículos relacionados con el tema hotelero.

Entre el año 1999 y el año 1993, se recogen varios proyectos relacionados con el ocio y el turismo, como son marinas y complejos hoteleros y turísticos.

En el número 200 (1993), se recogen dos artículos: uno de Antoni de Moragas («Hotel Park») y otro de Josep Lluís Mateos («Edificio mixto, incluye apartahotel»).

El número 196 (1992), titulado «Dunes», es un número especial de intervención en el paisaje, que junto con los números 195 y 194 dedicados a territorio y ocio, forman un conjunto de tres números dedicados a arquitectura y paisaje. En este número encontramos un artículo de especial interés por las actuaciones en los bordes del litoral, llamado «TIERRA-MAR».

El número 195 (1992) titulado «Infiltraciones» está relacionado con las piezas lúdicas elementales de transformación geográfica en una naturaleza semimodificada. Algunos de los artículos destacados son los siguientes:

«AGUAMAR»
«Turismo y ordenación territorial» (Frederic Armengol)
«Turismo y ocio. Mecanismos de implantación» (Ignasi Pérez Arnal)

El número 194 (1992), titulado «Colonizaciones», recoge artículos interesantes en relación con el paisaje y el ocio, formando una serie de dos, junto con el número 195. Algunos de los artículos destacados son:

«Ordenación turística Côtes-d'Amor»
«4 hoteles o complejos de golf + club»
«Ordenación turística de costa de Calvià»
«Piezas mínimas y turismo» (Rosa Barba)
«¿Turismo culto?» (Jaime Dern). Relación con Coloquio de Leeuwardel

En el número 185 (1990) se recogen dos artículos relacionados con el paisaje, y en especial la entrevista titulada «Paisaje de consumo».

Entre el número 184 (1990) y el 148 (1981) se recogen siete proyectos de hoteles.

En el 147 (1981) hay cuatro actuaciones en paseos marítimos.

Entre el 146 (1981) y el 110 (1975) aparecen un gran número artículos de catálogo de apartamentos turísticos y zonas de ocio o clubs.

En el número 109 (1975) aparecen dos hoteles de cinco estrellas

En el período desde el número 97 (1973) hasta el 91-92 (1972), aparecen bastantes proyectos de hoteles, con especial atención al número de habitaciones (elevado) y de apartamentos turísticos. Cabe destacar el artículo que recoge el proyecto de módulos de apartamentos turísticos realizados con el sistema mecanomodal en Alcudia.

En el número 87 (1972) aparece el tema «Nuevas formas de intervención en el Maresme» (nota: no se da otro artículo así hasta el número 240).

Entre el número 85 (1971) y el 67 (1967), aparecen un amplio catálogo de hoteles, urbanizaciones de playa, apartamentos turísticos, golf... Con ejemplos de otras actuaciones como Almería, Málaga (La Riviera), Murcia o Italia. Destaca «Apartamentos por módulos» en Mitjorn (número 84).

Los números 65 y 64 publicados en el año 1966 son los dos grandes protagonistas, dedicados exclusivamente al fenómeno turístico.

Desde el número 63 hasta los comienzos de la publicación se recogen varios proyectos de hoteles y golf, entre los que destacan la actuación en Punta Ballena, Uruguay de Antonio Bonet y la Torre Valentina en la Costa Brava de Coderch.

Cabe destacar también el número 8 publicado en 1947, donde aparecen cuatro artículos en los que se recogen poblados de pescadores de la costa catalana.

Para finalizar, es importante señalar algunos números destacados que dentro de la historia de la revista han sido especiales en relación con el tema del turismo y el ocio, sus orígenes y desarrollo, además del paisaje y el litoral.

N.º 196 (1992) Dunes

N.º 195 (1992) Infiltraciones

N.º 194 (1992) Colonizaciones

N.º 99 (1973) Parques naturales

N.º 98 (1973) El paraíso de las urbanizaciones

N.os 91-92 (1971) Anuario de 1971 (Apartamentos y hoteles)

N.º 73 (1969) Anuario de 1969 (Apartamentos, hoteles, club y golf)

N.º 65 (1966) Monográfico dedicado al turismo

N.º 64 (1966) Monográfico dedicado al turismo de la Costa Catalana

numero	año	autor	título	pagina	cont.total	cont por	Estad.
253	2007	-	Hotel Moli del Mig, Torroella de Montgrí (Deulofeu i Vilarnau, Josep M)	42-47	1	1	
240	2004	Iván Bercedo	De levante a poniente	62	1		1
240	2004	-	Puerto deportivo de Sant Adrià de besos	126	1	1	
240	2004	Conxita Balcells	Instalaciones marinas	129	1		1
240	2004	Beth Gall	Zona de Baños	121	1		1
240	2004	-	Parc litoral nordeste	122	1	1	
240	2004	-	Parque Diagonal Mar	133	1	1	
240	2004	-	Parque litoral del sudoeste	120	1	1	
239	2003	Jordan,Tanja-	Nhew. Caseta de playa	92	1	1	
238	2003	-	Barcelona. Hotel Nuevo Triunfo	160-161	1	1	
238	2003	Meurs,Paul-Matton,Ton	Sao Paulo. Playa de Bras	118	1		1
236	2003	Baudrillard, Jean	Disneyworld Company		1		1
236	2003	-	7 Seas Mariner	54-62	1	1	
236	2003	-	Innsbruck. Ayuntamiento, centro comercial, hotel y espacio público (Perrault, Dominique). Innsbruck, Austria	140-147	1	1	
236	2003	-	Tokio. Golf urbano (Handlbauer, Kurt)	104-107	1	1	
235	2002	Bercedo,Iván	Entre rius: Between rivers	52-63	1		1
235	2002	Berg,Stephan	Hasta la línea del agua: Down to the waterline	50-51	1		1
235	2002	Borja,Jordi	La ciudad del deseo: The city of desire	20-22	1		1
233	2002	Grauer, Oscar;	El Litoral Central, Venezuela	177-183	1		1
228	2001	-	El Port D'Alcudia. Paseo marítimo (Batlle, Enric; Roig, Joan)	112-119	1	1	
228	2001	-	El Saler. Ordenación del frente litoral de La Albufera (Fernández de la Reguera, Alfred; Salvans, Ignacio; Solé, Jordi). El	100-111	1	1	
227	2000	-	Hotel, apartamentos y centro comercial en Müttenz (Bürgin, Edi; Nissen, Timothy; Wentzlaff, Daniel). Müttenz, Suiza	90-94	1	1	
227	2000	-	El hotel	162-173	1		1
224	1999	-	Campamento de turismo. Pantano la Torerera (UBALDO GARCÍA TORRENTE)		1	1	
223	1999	-	HOTEL. Guadeloupe (ANDRÉ BRUYÈRE)		1	1	
223	1999	-	CENTRO BALNEARIO. Ota-ku Resort Complex (TOYO ITO)		1	1	
221	1998	-	ORDENACION DE LA PLAYA DE LEVANTE	70-71	1	1	
220	1998	-	MARISMAS (ROCHE, DSV & SIE-ROCHE, FRANCOIS-DESEVEDAVY, GILLES-LAVAUX, STEPHANIE-PERRIN, FRANCOIS). LA	66-67	1	1	
219	1998	-	MARIBOR (NJIRIC, HELENA-NJIRIC, HRVOJE). MARIBOR, CROACIA	62-65	1	1	
218	1997	-	CLUB NAUTICO	118-121	1	1	
216	1997	-	Paseo marítimo (Seafront promenade)	120-129	1	1	
213	1996	-	Ota-ku, complexe turistic = Ota-ku, complexe touristique	116-121	1	1	
213	1996	-	Floisvos, complexe turistic = Floisvos, complexe touristique	122-125	1	1	
211	1996	-	Frente Marítimo del Poble Nou = Sea front	88-93	1	1	
207 -208-209	1995	-	Losas sobre la Ronda Litoral = Slabs over the Ring Road	256-259	1	1	
207 -208-209	1995	-	Aparthotel en las Ramblas = Apartment Hotel	104-107	1	1	
200	1993	MORAGAS SPA, ANTONI	HOTEL PARK	80-84	1		1
200	1993	MATEO, JOSEP LLUIS	EDIFICIO MIXTO: EDIFICIO DE VIVIENDAS, OFICINAS, APARTHOTEL, CENTRO COMERCIAL Y PARKING	14-21	1		1
196	1992	NIGRA SNYDER, SUSAN	ZONAS DE OCIO	52-57	1		1
196	1992	-	PROYECTOS DE ACONDICIONAMIENTO DE LA PLAYA DE EMPURIES	39-41	1	1	
196	1992	DERN, JAMIE Q.	MAR-TIERRA. PAISAJE DE FRONTERA	32-38	1		1
196	1992	BELLMUNT, JORDI	DE PAISAJE	26-31	1		1
195	1992	-	LA BALLENA ALEGRE	92-97	1	1	
195	1992	-	CAMPING EL TORO BRAVO	90-91	1	1	

Fig. 3. Muestra de algunos de los registros de la base de datos de artículos relacionados con la arquitectura del turismo en Quaderns (d’Arquitectura i Urbanisme). Elaboración propia.

A.4

Casabella-continuità (1956-1964). Casabella (1965-1970). Urbanistica (1956-1970)

Alessandra Cappai

1. METODOLOGIA DELLA RICERCA

L'obiettivo di questa ricerca è stato un primo approccio alla conoscenza sulla situazione italiana nel decennio del 1960 in riferimento all'urbanistica e l'architettura "turistica", in particolare nelle aree costiere. La architettura turistica, così come la pianificazione delle coste, è sempre stata considerata un'architettura incolta, sottovalutata e poco riconosciuta, associata il più delle volte a una mera "speculazione sul territorio", e in molti casi bisogna riconoscere che lo è stata. D'altra parte è importante, e questa ricerca tenta di dimostrarlo, riconoscere l'esistenza di una parte di quella architettura valida, che merita di essere "riportata alla luce" per il suo intento di minimizzare gli effetti del cemento sul paesaggio davanti a delle premesse difficili, ossia la costruzione su un paesaggio fragile come il sistema costiero. Tali progetti o proposte, opera dei più grandi maestri dell'architettura e dell'urbanistica italiana di quegli anni, raramente sono andati a buon fine, ma il più delle volte sono stati trasformati dalle amministrazioni pubbliche o dalle imprese costruttrici per soddisfare una più ampia clientela, favorendo una pura speculazione edilizia.

Per poter capire la ragione della scelta di un determinato intervallo cronologico per l'analisi effettuata (1956-1970), è importante introdurre che il fenomeno dell'urbanizzazione delle coste italiane inizia a partire dagli ultimi anni '50 in particolare nella penisola, per consolidarsi pienamente negli anni '60 in tutto il territorio costiero italiano, imbattendosi poi nelle zone costiere ancora poco sviluppate delle due isole maggiori, la Sardegna e la Sicilia.

Con l'obiettivo quindi di capire quali fossero i dibattiti attivi che interessavano in quegli anni il mondo della architettura "colta", si sono prese in esame due fonti principali, che sono le riviste di architettura e urbanistica maggiormente riconosciute e influenti in Italia: **Casabella** e **Urbanistica**.

1) Si sono analizzati con cura e dettaglio tutti i numeri di **Casabella** pubblicati tra l'anno 1956 e l'anno 1970 : un margine temporale di 14 anni, gli stessi anni durante i quali si sviluppa il "boom" turistico immobiliare con lo scopo di vedere quanti e che tipo di articoli interessavano il fenomeno turistico in quegli anni.

2) Gli articoli riguardanti il turismo, aventi ognuno un diverso grado d'importanza, sono stati catalogati e classificati in un database (*Tav.1, Tav.2*), uno per ogni rivista e organizzati in ordine cronologico. Gli articoli sono classificati secondo la loro appartenenza ad un gruppo distinto.

Si sono definiti i seguenti gruppi, indicati con diversi cromatismi:

- ARTICOLI PROPRI : Temi specifici sull'architettura turistica affrontati dai redattori della rivista, con progetti e posizionamenti teorici;
- CONCORSI : piccole sezioni dove si annunciano concorsi dedicati al turismo;
- LEGISLAZIONE : norme in materia di tutela del paesaggio o riconoscimento di spazi d'interesse collettivo- turistico;
- VARIE : piccoli annunci che fanno riferimento a pubblicazioni in altre riviste. Son stai poi inseriti altri due gruppi che non riguardano esclusivamente il turismo, ma sono utili per comprendere le preoccupazioni del mondo dell'architettura professionale e teorica:
- DIBATTITI : problematiche e temi principali che riguardavano da vicino la professione dell'architetto;
- EVENTI : manifestazioni culturali di grande importanza.

3) Si conclude l'analisi con un'estrapolazione di dati riassuntivi per effettuare una comparazione tra il tipo e la quantità degli articoli relativi al turismo nelle due riviste.

Si può immediatamente notare che la rivista *Casabella* dedica maggior spazio al tema del turismo. Il grafico sottostante vuole rappresentare il numero delle riviste nelle quali sono stati pubblicati articoli di turismo, anno per anno, considerando però che la frequenza di *Casabella* era mensile, mentre *Urbanistica* era trimestrale.

Nella rivista *Casabella*, su 192 numeri pubblicati in 14 anni, 19 affrontano il tema del turismo, e 13 sono gli articoli propri dedicati specificatamente a progetti turistici (considerando come unico articolo i numeri interamente dedicati alle coste). Nella rivista *Urbanistica* su 56 numeri pubblicati, in 4 numeri si parla del fenomeno turistico, per un totale di 3 articoli propri.

Nel caso di *Casabella*, possiamo notare un aumento d'interventi inerenti il turismo soprattutto negli anni 1962, 1963 e 1964, gli stessi anni in cui in diverse parti dell'Europa iniziano a svolgersi i primi concorsi a scopo turistico, e si hanno sviluppi urbanistici importanti nelle coste (Costa Smeralda, Sud di Gran Canaria, Malaga ecc.).

L'arresto brusco negli anni successivi rispetto agli anni antecedenti è da attribuire in grande misura al cambio di composizione del comitato di redazione: fino al 1964 *Casabella* è diretta da Ernesto Rogers, Aldo Rossi, Gae Aulenti e altri grandi nomi dell'architettura ancora oggi ricorrenti nelle scuole d'architettura italiana. Molti dei progetti architettonici e proposte di Piani di sviluppo Turistico nella costa descritti nei vari numeri della rivista, possiedono la firma degli stessi componenti della Redazione, che cercano quindi di trasmettere i loro ideali e le loro strategie di pianificazione turistica meno impattante nel territorio e slegata dalla pura logica della vendita di terreni edificabili.

Nel 1964 si conclude la collana *Casabella Continuità*, e inizia la redazione di Bernasconi, che durerà fino al 1970. In questi anni si abbandoneranno i temi dell'urbanizzazione delle coste; in linea generale l'impronta della rivista cambia, si passa a un'impostazione più

URBANISTICA (RIVISTA TRIMESTRALE)

1956-1958		direttore G. Astengo, comitato direzione A. Libera, Michelucci, L. Quaroni, G. Samonà e altri	
n.22		Obbligo ai comuni della Sardegna di provvedere alla compilazione del P.R.G.	
n.33 o 34		Descrizione della pianificazione italiana	
1963		direttore G. Astengo, redazione Claudia Casassa	
fino al n. 42			
1967			
n. 49		ARTICOLI PROPRI	Dati sull'assetto tendenziale del centro nord: Insediamenti turistici. Scenari regionali e mappe
n. 50-51	pag. 20-22	ARTICOLI PROPRI	Tempo libero
1970			
n.56	pag.63	ARTICOLI PROPRI	Piano Turistico del Sud Adriatico della Jugoslavia
1971			
n. 57			Dati Istat + Piano Turistico Italia

Tav.1 Dati sulla rivista *Urbanistica*

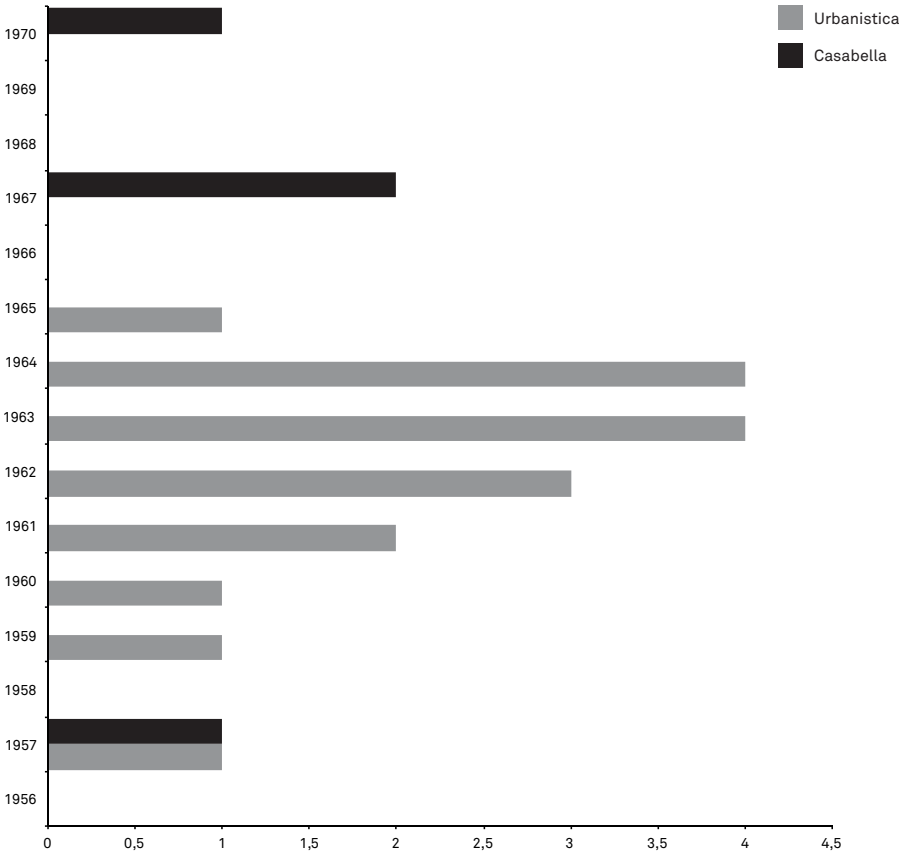


Grafico 1. Elaborazione propria. Numeri delle riviste pubblicati, che possiedono articoli riguardanti il turismo.

CASABELLA			
1956-1958			
direttore Ernesto Rogers, capo redattore Vittorio Gregotti, segretario di redazione Banfi, edizione Gae Aulenti			
n.216 a.1957	pag.87	ARTICOLI PROPRI	Considerazioni sui nuovi borghi rurali in Sardegna (Giuseppina Marcialis)
1959			
direttore Ernesto Rogers, capo redattore Vittorio Gregotti, segretario di redazione Banfi, edizione Gae Aulenti			
n.223	pag.45	ARTICOLI PROPRI	Due hotels a Lignano Pineta (Gianni Avon)
		DIBATTITI	Gli architetti si trovano di fronte alla necessità di creare un istituto nazionale (INARCH)
			BrunoZevi interviene sull' importanza di equipararsi agli atri Paesi che già possiedono la propria istituzione culturale di Architettura.
1960			
direttore Ernesto Rogers, capo redattore Vittorio Gregotti, segretario di redazione Banfi, edizione Gae Aulenti			
n.241	pag.63	CONCORSI	Si annuncia il concorso della zona residenziale Elviria,Malaga.
	pag.39	DIBATTITI	Il problema della periferia nella città moderna
		EVENTI	Triennale di Milano
1961			
n.251	pag.56	ARTICOLI PROPRI	15 anni di Architettura italiana: si presentano i grandi progetti degli Architetti italiani più influenti in quel momento, soprattutto in relazione alla residenza.
		DIBATTITI	Il problema dell' abitazione economica popolare e la periferia
n.252	pag.56	CONCORSI	Sistemazione della zona residenziale Maspalomas"
	pag.56	CONCORSI	"Esposizione del concorso della zona residenziale Elviria, Costa del Sol"
1962			
n.260	pag.61	LEGISLAZIONE	Il ministero di turismo rinnova l'elenco delle località balneari, termali o di interesse turistico.(pag. 948 della GU)
n.263	pag.54	VARIE	Hilton e Onassis alla conquista della Sardegna
n.264	pag.54	LEGISLAZIONE	Si riconoscono vari siti costieri come turistici e balneari
1963			
direttore Ernesto Rogers, redazione Aldo Rossi, Julia Banfi, Gae Aulenti			
n.276	pag.20-46	ARTICOLI PROPRI	"Centro di Vacanze nel Tonale" di Gae Aulenti
	pag.20-46	ARTICOLI PROPRI	"Casa a Portofino" di Gregotti
	pag.20-46	ARTICOLI PROPRI	"Complejo costero en Lignano" de Gian Ugo Polusello
n.277	pag.58	LEGISLAZIONE	L'edificazione nella ricettività turistica residenziale
n.280	pag.40-53	ARTICOLI PROPRI	Piano Regolatore della Costa Slovena
N.D	pag. n.d	ARTICOLI PROPRI	Progetto di un Hotel Sheraton a Maui
1964			
direttore Ernesto Rogers, redazione Francesco Tentori, Aldo Rossi, Julia Banfi, Gae Aulenti			
n.283		ARTICOLI PROPRI	Numero interamente dedicato alle coste italiane: Urbanistica
n.284		ARTICOLI PROPRI	Le coste italiane 2: Tipologie
n.291	pag.16-18, 39	ARTICOLI PROPRI	Casa estiva a Porto Conte, casa estiva a Stintino
n.292	pag.22	ARTICOLI PROPRI	Sviluppo turistico del Gargano in Puglia
Termina nel 1964 la direzione di Ernesto Rogers, che aveva diretto la rivista per 11 anni, dandole il nome			
"CASABELLA CONTINUITÀ"			
1965			
direttore G. A. Bernasconi, redazione A.G.Fronzoni, edizione A. Mendini			
n.299	pag.62-81	ARTICOLI PROPRI	Concorso per l' "Euro-Kursaal" a San Sebastián
		CONCORSI	Concorso per un complesso turistico a Kaslik, Libano
1966-1967-1968			
		DIBATTITI	Per la prima volta, per due anni successivi non si tratta il tema dell'urbanistica o architettura turistica, nè si annunciano concorsi o notizie riguardanti questo tema.
			E' indiscutibile il cambiamento subito in seguito al cambiamento della redazione.
			Ci si interessa a temi di ingegneria e industrializzazione dell' edilizia.
			I progetti si descrivono con una critica molto più tecnica, si crea una rubrica chiamata "Costruire con materiali plastici ",che rivela l'interesse per nuove forme strutturali e materiali tecnologici innovatori.
1969			
n.332	pag.75	CONCORSI	Concorso internazionale per il Piano di Organizzazione con scopi turistici di Side (Antalya)
		DIBATTITI	Son gli anni della rivoluzione studentesca, della riforma universitaria e della forte lotta contro un mondo universitario incerto.
1970			
n.347	pag.6	ARTICOLI PROPRI	Le mani nel monte di Portofino
A giugno ci sarà un altro cambio di direttivo, Bernasconi lascia la rivista dopo 5 anni			
n.349			direttori A.Mendini,Giovanni K.Koenig, redazione Alberti, Bona, Boschini, Guenzi

Tav 2. Dati sulla rivista Casabella

tecnica e rivolta a tecniche di costruzione e industrializzazione dell'edilizia.

Nel caso della rivista *Urbanistica*, come vedremo più avanti, non si tratta mai di dichiarazioni di posizionamento teorico o descrizione di progetti urbanistici relazionati al turismo. Il fenomeno viene analizzato in maniera tassonomica nell'ambito di studi statistici regionali sulla trasformazione dei territori, tra essi la trasformazione che avviene nelle coste per la costruzione a scopo turistico, sia essa seconda residenza o struttura ricettiva.

2. LA NORMATIVA URBANISTICA ITALIANA PER LA TUTELA DEL PAESAGGIO

Negli anni '30 si sente l'esigenza di normare attraverso una legge la tutela del paesaggio. Nel 1939 si approva la legge 1497 sulla “**tutela dei beni paesaggistici**”, che individua 4 categorie di beni:

- 1) Le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale e singolarità geologica;
- 2) Le ville, i giardini e i parchi che, non contemplati dalle leggi per la tutela delle cose d'interesse artistico o storico, si distinguono per la loro non comune bellezza;
- 3) I complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale;
- 4) Le bellezze panoramiche considerate come quadri naturali e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

Ogni provincia italiana è obbligata a procedere con la stesura di 2 distinti elenchi in cui appaiano i beni ritenuti tali secondo la precedente classificazione, con l'appoggio di una commissione di esterni.

La legge stabilisce che i proprietari dei beni dichiarati *paesaggistici*, non possano intervenire su di essi, senza previa autorizzazione della Soprintendenza. A partire dall'approvazione di

questa legge, le province iniziano a riconoscere i propri beni come attrattivi, e ciò suscita un grande movimento anche nel mondo professionale dell'architettura e urbanistica, come dimostra la continua presenza di articoli riguardanti questo tema nella rivista Casabella num.260, in cui costantemente si annunciano attualizzazioni delle liste da parte delle province per la dichiarazione di nuovi beni, molti d'essi riferiti a siti balneari.

La suddetta legge è oggi abbastanza criticabile, considerato il criterio alla base del quale si svolge la scelta dei beni da considerare "paesaggistici": l'*eccezionale bellezza suggerita dalla legge* è infatti un valore puramente estetico e pertanto suscettibile a qualsiasi soggettivismo. Ciononostante, tale legge resterà in vigore fino all'anno 1985, quando si approverà la legge 197 sulla "*salvaguardia dei beni d'importante valore ambientale*". E' importante osservare che tra una legge e l'altra trascorsero quasi cinquant'anni, proprio quegli anni in cui maggiormente si distrusse il paesaggio costiero e ci fu una forte speculazione urbanistica. La nuova legge, comunemente nota come "Legge Galasso", impone vincoli paesaggistici a tutti i beni già indicati dalla legge del 1939, e aggiunge altre 9 categorie distinte:

- 1) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- 2) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- 3) i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- 4) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- 5) i ghiacciai e i circhi glaciali;
- 6) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonchè i territori di protezione esterna dei parchi;
- 7) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e

- quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento;
- 8) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- 9) le zone umide incluse nell'elenco di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13-3-1976, n. 448 (1);

Se consideriamo l'anno in cui questa legge è stata approvata, ossia il 1985, quando ormai la maggior parte del danno alle coste italiane era stato fatto durante 20 anni, possiamo valutare i 300 metri una distanza molto bassa per proibire l'edificazione (anche se la ley de Costa spagnola è addirittura più permissiva coi suoi 100m). In realtà, appare curioso come nell'articolo successivo, la legge indichi che le aree 1 e 2 possono astenersi dal vincolo paesaggistico, se già appartengono a Piani Pluriennali o centri urbani delimitati. Ancora una volta quindi, la legge risulta essere ambigua e soggetta a libera interpretazione da parte dei Comuni, i quali come vedremo, continueranno a rilasciare licenze edificatorie anche dentro i 300 m.

Attualmente alcune regioni d'Italia si stanno dotando di *Piani Paesaggistici* per assicurare un maggior controllo sull'edificazione nelle aree costiere e nelle zone di alto pregio naturale.

Nel caso specifico della Sardegna per esempio, il Piano Paesaggistico Regionale blocca qualsiasi tipo di nuova costruzione nella fascia compresa tra i 2 e i 4 km dalla linea del mare.

3. LE CONTROVERSIE NEL MONDO DELL'ARCHITETTURA NEGLI ANNI '60.

Prima di occuparci propriamente dell'architettura e urbanistica turistica, è importante introdurre il momento culturale e politico in Italia negli anni '60. Abbiamo visto nelle tabelle riassuntive che solo in poche occasioni si affrontava il tema del turismo, in parte perché considerato un argomento di poco interesse per l'architettura "colta", ma anche perché erano altre le preoccupazioni che facevano discutere gli architetti dell'epoca. E' bene

quindi domandarsi quali fossero le controversie realmente importanti per gli architetti e autori delle più grandi riviste italiane.

Gli anni '60 sono gli anni italiani dell'espansione incontrollata delle città: a partire dal secondo dopoguerra, mentre le altre città europee cercavano di riorganizzarsi strategicamente potenziando le infrastrutture pubbliche e pianificando le nuove espansioni in maniera logica e organica, in Italia si optò dapprima per una Ricostruzione dei centri storici, manovra che avrebbe potuto trarre profitto della situazione tragica delle città bombardate per realizzare nuovi parchi urbani, creare zone di maggior respiro, abbellire le città, e invece finì per provocare l'aumento esagerato delle volumetrie, delle altezze, la densificazione disordinata dei centri storici, insieme alla progressiva terziarizzazione dei caschi antichi.

Lo Stato italiano considerava il settore edilizio il motore più forte in grado di riavviare l'economia italiana, perciò negli anni '60 investì quasi tutte le casse dello Stato per la realizzazione tanto di case pubbliche che di case private attraverso incentivi per i mutui, si crearono vari istituti di sostegno alla residenza quali INA-CASA per l'edilizia sovvenzionata. Tutto ciò al principio parve essere fruttuoso, l'economia ebbe una forte ripresa, buona parte della popolazione era proprietaria della propria residenza, le condizioni abitative erano decisamente migliorate.

Negli anni '60 ciò si trasformò in una vera e propria febbre della costruzione, le città di espandevano a "macchia d'olio", senza nessun criterio e senza nessuna pianificazione previa, giacché i Piani Regolatori Generali erano scarsamente adottati anche dai più grandi municipi.

Tali problemi, riguardanti le nuove periferie delle grandi città e l'edilizia economica popolare, son i principali dibattiti che appaiono nella rivista Casabella degli anni '60, attraverso la quale i grandi architetti denunciavano una situazione che stava diventando pericolosa per il futuro delle città.

Con lo scopo di tenere informati i lettori e i colleghi architetti e urbanisti sulle controversie del momento, la rivista riporta i temi trattati nei Congressi Nazionali dell'INU. Nel congresso del 1959, i temi che vennero affrontati furono infatti quelli riguardanti la pianificazione comunale e regionale, l'edilizia economica e privata, la viabilità, i vincoli paesistici e la politica amministrativa. Specialmente i primi due temi sembrano essere affrontati con maggior urgenza: Benevolo con il suo intervento al Congresso riportato su Casabella denuncia la necessità di cambiare il sistema, con una gerarchia di pianificazione che va troppo lenta rispetto al succedersi dei fatti reali, pertanto invita i colleghi urbanisti a distogliere l'attenzione da tanta teoria utopica, per concentrarsi maggiormente su una pianificazione reale e comprensibile alle amministrazioni pubbliche, restie ad accettare qualsiasi piano, considerato troppo impositore.¹

La storia pare ripetersi in continuazione nei vari comuni, i piani regolatori generali vengono abbozzati, poi lasciati da parte per cambi politici, poi totalmente modificati e contrastati da impresari e privati che vedono nel piano il principale nemico, fino a che, quando arriva il momento di adozione del Piano, le prime linee positive già non hanno più senso perché il territorio ha già subito importanti trasformazioni.

L'altro argomento che genera controversie è la sempre crescente espansione della periferia urbana, considerata negativa per il suo carattere disordinato e amorfo: *questa parte di città ha perduto irrimediabilmente la libera armonia di un paesaggio naturale, ma non possiede la vitalità, l'ordine spaziale e volumetrico del paesaggio urbano*². A causa dell'inefficienza dei Piani Regolatori, le periferie vengono lasciate in balia dell'edificazione massiva, dove edifici a torre, villette a schiera, magazzini, uffici, si alternano senza

nessun rigore, molto spesso a scapito degli spazi collettivi, che non essendo finanziati dall'amministrazione pubblica, vengono esclusi dalla mera speculazione di divisione e vendita dei lotti.

“Periferia” spesso coincide con “edilizia economica popolare”, in quanto i terreni che lo Stato poteva permettersi di acquistare per l'edilizia sovvenzionata erano quelli più esterni, in aree quasi rurali, dove inevitabilmente si andavano a creare dei quartieri totalmente separati dal resto della città, nuovi dormitori residenziali dove anche la realizzazione di una Chiesa o scuola, non faceva altro che accrescere il livello d'isolamento.

Gli autori individuano due linee di progettazione delle aree di edilizia sovvenzionata, una *neorazionalista* ispirata ai quartieri popolari della Germania dei primi anni '30, in cui la maglia ortogonale diventa elemento fondamentale e da cui si creano vicinati anonimi, ripetibili in serie.

L'altra tendenza è quella *organica*. E' da notare che anche questi tipi di progetti, pur essendo firmati da grandi nomi e appartenenti al mondo stesso di Casabella, vengono in parte criticati da Rossi, Tentori e Polesello, come nel caso del quartiere Tiburtino a Roma, di Quaroni, che viene così descritto: (...) *immediatamente riferibile alla suggestione delle borgate laziali del Medio Evo, e mantiene fin nei dettagli architettonici un carattere grossolanamente paesano: gigantesco “trompe l'oeil” di borgata agricola alle porte della più grande città italiana*.

Il problema della residenza, tanto per quanto riguarda l'edilizia pubblica che quella privata, interesserà gli autori durante i primi anni '60. Con il cambio della redazione, assisteremo a un rovescio della rivista, dove gli articoli verteranno più su problematiche tecniche e strutturali che sull'urbanistica. Non è da dimenticare la polemica accesa sull'Università sin dall'inizio del decennio, che vedrà poi nel '68 gli autori reclamare la gravità della situazione dell'istruzione.

4. L' ARCHITETTURA E URBANISTICA “TURISTICA” NEL DIBATTITO CULTURALE DEGLI ANNI '60

Era l'anno 1963, e fino a questo momento il fenomeno turistico era stato affrontato solo attraverso la presentazione di progetti architettonici di strutture ricettive. Arriverà un punto però, in cui i grandi rappresentanti dell'architettura e dell'urbanistica italiana intuiscono la gravità della situazione e sentono la necessità di intervenire, di parlare e in un certo senso mettere in stato di all'erta il mondo culturale e professionale su ciò che sta accadendo nelle coste italiane.

In questo paragrafo si pretende riassumere la visione, prevalentemente critica, degli autori nei confronti di una grande rivoluzione del territorio, generata da un fenomeno prevalentemente sociale che è il movimento del turismo di massa, per cercare di capire come viene concepita la pianificazione dell'architettura e urbanistica relazionata al turismo.

Nel numero di *Casabella* 280 del 1963, Francesco Tentori annuncia la preparazione da parte della redazione, di due numeri speciali di Casabella interamente dedicati all'argomento della trasformazione delle coste italiane, e propone un anticipo di questo tema con un articolo sul caso della costa slovena come esempio di “Piano Regolatore della Costa”.

La scelta di presentare la costa slovena si spiega con la vicinanza fisica e la diretta competizione sul fronte turistico che la Jugoslavia stava rappresentando per l'Italia, dimostrato da un continuo accrescimento del numero di turisti attratti da un paesaggio ancora “vergine”, ma ancor più per la capacità di aver saputo pianificare con estremo rigore il livello di uso del suolo e la destinazione d'uso di ogni porzione del suo territorio.³ La situazione in Jugoslavia appare molto più controllata che in Italia, dove proprio in quegli anni l'edificazione nella costa assumeva un incremento

1 | Francesco Tentori riassume i contenuti del VII congresso dell'INU, citando l'intervento di Leonardo Benevolo, in Casabella n.223, pag 13.

2 | Gian Ugo Polosello, Aldo Rossi, Francesco Tentori, Il problema della periferia nella città moderna, Casabella n.241, pag 39.

3 | Francesco Tentori, Casabella n.280, pag.41

accelerato e incontrollato, senza nessun rigore e considerazione per l'ambiente e il paesaggio.

Nel Piano Regolatore della Costa Slovena, oltre all'organizzazione territoriale dettata dal Piano, si intende supervisionare l'architettura turistica. A questo proposito, si ritengono interessanti gli interventi dell'architetto Edo Mihevc, incaricato del Piano, per introdurre un più vasto tema che è quello di cui si pretende parlare in questo paragrafo, ossia il "dibattito culturale" che si generava intorno al tema del turismo.

Sull' *architettura tradizionale e turistica* afferma: "Rispettiamo questo aspetto (...utilizzo dei materiali locali) dell'*architettura tradizionale, cerchiamo di svilupparlo e trasformarlo. Nonostante ciò, l'imitazione delle antiche soluzioni formali è inammissibile e può solo condurre ad un falso folklore*".⁴ Il fatto di riprodurre un'architettura vernacolare, rischiando però di cadere nella tematizzazione della stessa, è uno dei principali nei dell'architettura turistica, considerata già d'allora per certi versi "banale". Ancora oggi si prosegue con la tecnica di riprodurre "architettura tradizionale", come nel caso dell'Hotel Bahia del Duque a Tenerife, e il Vila del Conde in Gran Canaria, dove l'architetto intende ricostruire un tradizionale borgo canario e convertire l'hotel in un elemento d'attrazione ulteriore ai già esistenti parchi tematici.⁵

Prosegue l'architetto: "*L'architettura turistica deve distinguersi dall'architettura comune. La gente non desidera passare le vacanze in case che assomigliano a blocchi di abitazioni popolari*". Un altro principio spesso abbandonato, ma fortemente difeso da Mihevc è l'importanza del rispetto dell' "eredità culturale": le città che possiedono un centro storico, monumenti, resti archeologici, o, come nel caso dei borghi di pescatori, possiedono una forte identità culturale, queste si dovranno conservare, adattandole al turismo, senza però alterare i loro valori.

4 | Edo Mihevc, Casabella n.280, pag.42

5 | Vedi Basa num.28, "Turismo y Ficción, entrevista a Andrés Piñeiro

La critica italiana, in linea con i principi annunciati precedentemente, rivela tra le righe dei due numeri interamente dedicati alla trasformazione delle coste⁶ una concezione fortemente negativa delle tendenze in atto sul territorio costiero, appoggiata chiaramente, e forse troppo apertamente, da un posizionamento politico di sinistra, pertanto contrario alla privatizzazione così affermata delle coste.

L'allora direttore della rivista Ernesto Rogers, nel suo articolo "Homo Additus Naturae", afferma la necessità (o quasi un dovere da buon cittadino) di affrontare il tema dell'edificazione per scopi turistici nelle coste soprattutto per gli effetti di speculazione urbanistica che questa stava provocando, e l'importanza di poter rivendicare alcuni buoni esempi, o per lo meno intenzioni, di creare una pianificazione turistica costiera organica, intelligente e rispettosa del paesaggio fin dove sia possibile.⁷

Al principio degli anni '60 iniziava a notarsi un miglioramento della qualità di vita soprattutto nelle classi sociali più ricche, con un conseguente rafforzamento del divario tra ceti alti e ceti bassi della popolazione. I primi, che con il tempo continuavano ad arricchirsi, potevano permettersi il lusso di possedere la "seconda residenza" sulla costa, o comunque di viaggiare per le vacanze estive e spostarsi dalle città verso le coste. Tuttavia, le possibilità di viaggiare, pur con ovvie differenze di stile, aumentavano per tutti.

La presenza dei turisti tra gli anni 1952 e 1963 passò da 34 milioni a 73,6, mentre i posti-letto da 922 mila a 1,260 milioni. E' proprio questo aumento di persone che spaventa i critici, per l'effetto possibile di un aumento

incontrollato della domanda ricettiva, una massa di persone vista come "usurpatrice" del paesaggio, gioia di impresari che producono scempi come "*la turpitudine di Rimini o di Allassio, altra volta incantevoli, rovinate ormai dall'ignoranza, dal malgusto, dalla mancanza di pudore, (e dagli altoparlanti, dai motori, dalla frenetica esibizione di colori e di forme babeliche): del caos*".⁸

Il fenomeno della speculazione edilizia è forse quello che maggiormente preoccupa il mondo dell'architettura "colta". Perciò è importante il fatto che Rogers voglia chiamare l'attenzione riguardo l'urgenza d'iniziare ad effettuare un censo dei paesaggi italiani e la creazione di un **Piano Nazionale Paesaggistico**, dove si regolino i vari livelli di attuazione sulle coste, dal livello più restrittivo della totale proibizione all'edificazione, a quello più permissivo delle urbanizzazioni, facendo attenzione a non ricadere nella speculazione.

Gli esempi riportati nella rivista come esempi di buona pianificazione, servono più che altro per mettere in luce alcuni problemi che per i critici sono alla base della questione. Infatti, nonostante si presentino degli esempi di architettura basata sulla qualità, e non sulla quantità, come spesso accade nell'architettura turistica, si deve accettare la realtà che questa a volte non basta per modificare lo sviluppo globalmente negativo della "valorizzazione turistica" in atto nelle coste. Si ripete cioè il fenomeno di annullamento dell'opera architettonica di pregio, in un contesto amorfo o completamente negativo. Inoltre, gli interventi di alto standing non fanno altro che aumentare la segregazione sociale dei quartieri più agiati, generalmente mal collegati, privi di qualsiasi infrastruttura e spazi pubblici, quasi rinchiusi nel loro enclave paradisiaco.

C'è una sorta di arresa nei confronti del fenomeno del turismo: "*Le opere di valorizzazione turistica, anche quelle che possiedono una maggiore qualità, si inseriscono in un quadro generale nazionale di spreco del territorio*

6 | Casabella Continuità, num. 283 "Numero dedicato alle coste italiane: urbanistica", num. 284 "Coste italiane 2: esempi tipologici", anno 1964

7 | Bisogna far notare che la presentazione dei progetti "validi" può essere lasciata a libera interpretazione, essendo tutti progetti e proposte provenienti dagli studi professionali dei membri stessi della redazione (Rogers, Quaroni, Aulenti, Gregotti, Zanuso)

8 | Ernesto Rogers, Homo Additus Naturae, Casabella n.283 a.1964

naturale a disposizione”.⁹ Un problema che ancora oggi ci portiamo dietro, ma che fin d'allora veniva messo in evidenza, era l'ap-proccio al turismo come settore a sé stante : fino a quando il problema del turismo si vedrà settorialmente (ossia senza nessuna relazione con gli altri problemi di sviluppo sociale, economico e civico), non esisteranno possibilità di cambiamento alla prospettiva caotica dello sviluppo in corso.

Si legge in queste righe l'intento di rivendere un'architettura e urbanistica di qualità, a volte non portata a termine, rispetto a progetti basati sulla quantità dei metri quadrati venduti. E' ciò che anche noi tentiamo di fare oggi ,ossia dimostrare che non tutto è stato fatto, o per lo meno pianificato male, ma che ci sono anche state buone intenzioni.

Nonostante il riconoscimento dell'esistenza di buoni esempi di architettura e urbanistica, gli architetti e gli articolisti danno una visione globalmente negativa del fenomeno turistico, considerandolo una “malattia” dei municipi di costa. Già 40 anni fa si era convinti, che la costruzione era l'unico modo, o il più rapido, di arricchire certi paesi, soprattutto quelli che non avevano nessun'altra attività economica che potesse mandare avanti l'economia locale.

Una forte preoccupazione è rivolta alla totale mancanza di pianificazione che accompagnava qualsiasi attuazione immobiliare turistica. Dove erano diposti dei piccoli borghi cittadini, il tessuto si è andato via via densificando: quanto più favorevole si dimostrasse il territorio, senza pendenza e senza nessun ostacolo orografico, quando più si andava occupando la prima linea di costa a formare un continuum urbano, senza nessuna possibilità di penetrazione del territorio retrostante (come nel caso della riviera Romagnola o della Versilia).

A ciò si aggiunge il fatto che a piccola scala, ogni singola urbanizzazione, priva di una struttura urbanistica principale, predilige la tipologia della “villa unifamiliare”, di proprietà

privata , piuttosto che strutture ricettive alberghiere. Ovviamente questo comporta una maggiore vendita di terreni, e come effetto negativo, una maggiore occupazione del suolo. Scrive Francesco Tentori: “(...)Che abbia o no, il singolo insediamento, un quantitativo sufficiente di aree verdi al suo interno, attrezzate e non, esso, comunque, ne presupporrebbe di altre e molto più notevoli anche all'esterno.”¹⁰

Le urbanizzazioni non hanno nessun tipo di collegamento tra di loro, son delle pure manovre immobiliari prive di qualsiasi struttura urbana e dei servizi propri di un centro urbano. Gran parte delle responsabilità vengono attribuite alle Pubbliche Amministrazioni che più di una volta non son state capaci di intervenire, di dettare dei limiti all'edificazione, convinti che questo tipo di operazione facesse crescere il comune.

Da un punto di vista strettamente normativo, in quel momento, gli strumenti pianificatori che avrebbero potuto limitare i disastri realizzati, erano i PRG (Piano Regolatore Generale) e i Vincoli Generici dei Piani Paesistici della Sovrintendenza:

1) I Piani Paesistici si limitano a vincoli di superficie coperta, distanze e altezze massime, ma non danno nessuna indicazione su strutture territoriali. Sono incapaci di mettere vincoli assoluti, anche dove sarebbe necessario conservare le aree naturali.

2) La stesura del PRG non era obbligatoria per comuni di piccole dimensioni, gli stessi che in molti casi hanno dato vita a dei centri turistici.

Inoltre, anche nel caso in cui i comuni fossero dotati di un Piano Regolatore, ciò che manca è un livello di Pianificazione Integrata tra i vari Comuni, ognuno riesce a guardare solo al proprio sviluppo dentro i propri limiti comunali, non c'è possibilità che i paesi si attivino tra di loro per una pianificazione globale. Le attività turistico-balnearie hanno bisogno di impianti, servizi e strutture in rete che neanche i PRG possono supportare, perché a

scala troppo piccola. Per questo si pensa che la Pianificazione a scala maggiore¹¹ sia alla base di una meno impattante e più organica trasformazione delle coste.

5. PIANI DI SVILUPPO TURISTICO NEGLI ANNI '60

Nei vari numeri analizzati nella ricerca, sono presentati numerosi progetti a diversa scala: progetti urbanistici e progetti architettonici. Nella tabella riportata qui sotto, si son volute suddividere le due categorie di progetti, per avere un'immediata risposta sulla quantità di ciascuna: immediatamente vediamo che il singolo oggetto architettonico, sia esso un albergo o case unifamiliari per vacanze, viene trattato più volte rispetto ai Piani Regolatori e Piani di sviluppo turistico. D'altra parte, è anche importante osservare che gli autori di questi progetti, che non sempre si sono realizzati rispettando le indicazioni del progettista, son nella maggior parte dei casi i membri stessi della Redazione .

Ci siamo soffermati anteriormente sulla completa disillusione dei critici di fronte alla possibilità di pianificare in maniera adeguata le coste, e a come un'opera di pregio architettonico si perdesse in un *contesto amorfo* e negativo. Questo spiega il perché la maggior parte dei progetti presentati riguardanti opere architettoniche siano realmente realizzati, mentre i vari Piani Turistici siano solo state delle proposte quasi mai portate a termine, o modificate al punto da essere irriconoscibili, con aumenti di volumetrie, eliminazione totale degli spazi collettivi a favore di ulteriori urbanizzazioni ecc, rendendo vano il tentativo

¹¹ | Claus Bremer espone una teoria secondo cui i Paesi facenti parti del Mercato Comune, ossia tutti i paesi europei aventi coste soggette a trasformazione edilizia, creino un Piano Comune per le coste europee creando un consorzio. Tale idea viene considerata dagli autori della rivista una utopia, considerato il fatto che la pianificazione non riesce neanche ad essere intramunicipale.

⁹ | Ibidem.

¹⁰ | Francerso Tentori, Ordine per le coste italiane, Casabella n.284.

dei progettisti di contribuire con un apporto positivo alla pianificazione delle coste. Lasciando da parte in questa sede il discorso puramente architettonico, nel paragrafo qui presente, vorremmo presentare alcuni casi di pianificazione italiana, e il caso di pianificazione della costa slovena, per comparare i due livelli di pianificazione e poter vedere i diversi approcci.

Come primo esempio, presentiamo il Piano Regolatore della Costa Slovena del 1963, dell'architetto Edo Mihevc. Il Piano prevede gli scenari per lo sviluppo delle attività economiche della costa e ad esse attribuisce una determinata zona nel territorio costiero. Ad ogni area e ad ogni città viene affidata una funzione precisa nella divisione delle attività economiche, e a differenza di quanto accadeva in Italia, il turismo viene incorporato nei processi economici, capace di influire sul bilancio economico del Paese, e sui fattori sociali e urbani alla pari di altri settori, e non come un settore a sé stante. In Italia regnava la convinzione che il turismo, di per sé, potesse far fiorire l'economia dei piccoli centri, da qui la continua edificazione smisurata di case e di vendita di terreni.

Perciò troveremo città quali *Istria*, la cui vocazione è sempre stata quella di città industriale, alla quale sarà affidato il ruolo di metropoli, con il rafforzamento del settore industriale, e altri centri come *Portoroz* nei quali si rafforzerà soprattutto il turismo, in una logica però organica, e basata sulla consapevolezza che il turismo sloveno punta sulle condizioni naturali e sul paesaggio ancora vergine, e pertanto deturparlo sarebbe un gesto insensato che dichiarerebbe la morte del turismo stesso.

Inoltre definisce la rete principale di comunicazioni, che costituisce un elemento fondamentale perché la regione funzioni organicamente. L'aspetto pertanto più interessante del Piano è il suo carattere **globale**, rispetto alla settorizzazione della pianificazione comune a molte zone d'Italia, che finisce determinando il disordine che caratterizzava le nostre coste.

PROGETTI			
ARCHITETTONICI	ARCHITETTO	ANNO	PUBBLICAZIONE
Due hotels a Lignano Pineta	Gianni Avon	?	CASABELLA 223 P.45
Centro per vacanze nel Tonale	Gae Aulenti	1962	CASABELLA 276 P.18
Casa a Portofino	Vittorio Gregotti	1962	CASABELLA 276 P.34
Complesso costiero a Lignano	Ugo Polosello	1962	CASABELLA 223 P.46
Hotel Sheraton a Maui		1964	N.D
Complesso residenziale a Capo Nero e Capo Pino	Luigi Carlo Daneri	1964	CASABELLA 284 P.8
Progetto per il centro Piani d'Innrea	Ignazio Gardella	1964	CASABELLA 284 P.14
Marina Grande, centro marittimo ad Arenzano	Vico Magistretti	1964	CASABELLA 284 P.18
Il Roccolo, centro residenziale ad Arenzano	Vico Magistretti	1964	CASABELLA 284 P.25
Albergo Alfio a Capo Stella	Beljoioso, Rogers	1964	CASABELLA 284 P.30
Progetto per un hotel a Porto Conte, Sardegna	Zanuso, Simon, Clerici	1964	CASABELLA 284 P.38
Casa per vacanze ad Arzachena, Sardegna	Zanuso	1964	CASABELLA 284 P.40
Complesso residenziale a Lignano Pineta	Gianni Avon	1964	CASABELLA 284 P.52
Casa-Abergo a Lignano Sud	Gianni Avon	1964	CASABELLA 284 P.54
Casa per l'estate a Porto Conte		1964	CASABELLA 291 P.16
Casa per l'estate a Stintino		1964	CASABELLA 291 P.38
Concorso per l' Euro-Kursaal a San Sebastian	vari	1965	CASABELLA 291 P.38
URBANISTICI	ARCHITETTO	ANNO	PUBBLICAZIONE
Piano Regolatore della costa slovena	Edo Mihevc	1963	CASABELLA 280 P.40-53
Piano di Massina della Pineta di Arenzano	Dominioni, Gardella	1964	CASABELLA 283 P.20
P.R.G di Ameglia	G.De Carlo, Ceccarelli	1964	CASABELLA 283 P.22
Piani di sviluppo turistico in Versilia	Beljoioso, Rogers	1964	CASABELLA 283 P.26
Piano di sviluppo turistico dell'Elba (2 proposte)	Beljoioso, Rogers	1964	CASABELLA 283 P.30
Piano di sviluppo turistico a Punta Ala (il Gualdo)	Quaroni, Maestro	1964	CASABELLA 283 P.36
Piano di sviluppo turistico a Punta Ala (P.le Mandrie)	Quaroni, Di Salvo	1964	CASABELLA 283 P.36
Piano di sviluppo turistico di Manacore del Gargano	Studio d'Olivio	1964	CASABELLA 283 P.44
Proposte per la Pineta di Classe	Quaroni, D'Olivio	1964	CASABELLA 283 P.50
Sviluppo turistico del Gargano en Puglia		1965	CASABELLA 299 P.62-81
Piano turistico del sud adriatico jugoslavo		1970	URBANISTICA 57 P.63

Tav. 3. Elenco dei progetti presentati nelle riviste analizzate

Il secondo caso che proponiamo è un Piano di Sviluppo turistico in Versilia, realizzato dallo studio di architettura BBPR, che si intende come una consulenza fatta al comune di Vecchiano, nella pineta di Migliarino. Innanzitutto notiamo il salto di scala dalla Pianificazione della Costa slovena al Piano di Sviluppo Turistico, che ricopre un'area di 235 ha, contro l'intera costa slovena. Deduciamo dunque la presenza di un forte municipalismo, una pianificazione che si chiude nei limiti comunali, che come abbiamo detto in precedenza, è la causa di una disastrosa urbanizzazione delle coste, basata sulla logica dell'addizione di lottizzazioni senza una previa pianificazione e senza una struttura organica territoriale. Il Piano Proposto per

la Versilia è l'esempio di un tentativo di una Pianificazione consorziata tra due Comuni adiacenti, che come vedremo non è andato a buon fine.

Considerato il crescente flusso turistico che passava per la Via Aurelia, si temeva una crescita del Centro urbano di Torre del Lago verso il mare e un'occupazione della Pineta a Est, già territorio comunale di Vecchiano. Il Piano ha quindi come obiettivo quello di dotare la zona dei servizi turistici necessari, ma allo stesso tempo utilizzare questa porzione di territorio come zona limite alla costruzione, per far sí che l'edificazione non vada oltre all'interno della Pineta. Fisicamente l'ostacolo sarà costituito in progetto da

un'infrastruttura viaria e dal canale Bufalina, e saranno indicate delle fasce di terreno dove sarà assolutamente vietata la costruzione.

Il Piano risulta ben studiato dal punto di vista delle volumetrie: la capienza ricettiva è calcolata alla base della domanda, e per compensare la presenza di case a 2-3 piani, sarà realizzato un albergo-torre che consenta di aumentare la densità.

Inoltre vengono consigliate diverse tipologie edilizie, in maniera tale che le case e le ville non siano realizzate a libero arbitrio dei clienti e dei costruttori, e che si creino architetture in contrasto con il paesaggio circostante.

Dal punto di vista della ricezione si cerca di offrire una varia gamma di strutture, adatte alle diverse esigenze: un albergo a schiera, un albergo multipiano, un albergo orizzontale con camere a diretto contatto con la pineta e un albergo a bungalow sparsi nella pineta. E' da sottolineare che, quando le edificazioni ricadono nella pineta, si ricercano sempre le zone meno dense di vegetazione e le radure per limitare l'impatto. Inoltre nella zona più interna è consentito solo il traffico pedonale.

Le immagini sopra riportate rappresentano rispettivamente il Piano di Sviluppo Turistico così come proposto dallo studio BBPR, e la situazione attuale.

Il progetto come si intuisce, non si portò avanti, nemmeno in minima parte. Bisogna riconoscere che, al contrario delle supposizioni dei progettisti, non vi fu una forte espansione di Torre del Faro verso est, che andasse a occupare la pineta. Si possono solo intuire delle zone occupate da terreni coltivati e strutture annesse.

In realtà la forte espansione e urbanizzazione vi fu, ma verso l'altra parte, ossia il centro di Torre del Faro si densificò notevolmente, sempre però senza occupare la prima fascia di pineta. In questo caso, come in tanti altri, la Pianificazione non venne tenuta in considerazione dalle autorità locali.

6. CONCLUSIONI

L'analisi effettuata sulle riviste di architettura e urbanistica più importanti nel mondo della cultura architettonica in Italia, è stata utile per conoscere le maggiori preoccupazioni dei grandi professionisti negli anni '60, ossia nel decennio che ha visto trasformare il territorio costiero italiano.

E' chiaro che l'interesse era rivolto soprattutto alla situazione del proprio Paese, e ciò si conferma chiaramente con il fatto che, a parte il caso della costa Slovena, non si presenti nessun altro piano turistico o progetto nelle coste ubicato in altri Paesi del Mediterraneo, come la Francia o la Spagna, che come sappiamo già stavano portando avanti delle operazioni, anche molto interessanti, sul fronte turistico: la costa Azzurra, le isole Canarie, il sud della Spagna potevano essere casi, più o meno validi, da analizzare o comparare con le coste italiane. In realtà l'interesse degli autori era diretto al turismo non per l'interesse che il proprio fenomeno poteva generare, ma per essere la causa di una sempre crescente usurpazione del paesaggio costiero.

Le letture fatte sui posizionamenti degli autori non lasciano dubbio alcuno, purtroppo, sul fatto che il *turismo* fosse visto come una minaccia della modernità, qualcosa dalla quale difendersi, perché si aveva la piena consapevolezza che il turismo non sarebbe potuto diminuire, ma solo crescere. Il turista è considerato un colonizzatore che va alla ricerca dei posti migliori per trascorrere le proprie vacanze, pertanto ciò che si propongono gli architetti e gli urbanisti è solo cercare il modo migliore per minimizzare gli effetti di tale fenomeno, che di per sé è considerato negativo.

BIBLIOGRAFIA

AAVV (1967). *Insedimenti turistici*. Urbanistica n.49

AAVV (1964). *Antologia su coste e turismo*. Casabella n.283

AAVV (1964). *Piano di sviluppo turistico della Versilia*, Casabella n.283

AAVV (2006). *Turismo y ficción*. Basa n.28 Mihevc, Edo con prefazione di Francesco Tentori (1963). *Piano Regolatore della Costa Slovena*. Casabella n.280.

Rogers, Ernesto (1964). *Homo Additus naturae*. Casabella n.283

Tentori, Francesco (1964). *Ordine per le coste italiane*. Casabella n.283

ARTICOLI ANNESSI

Piano Regolatore della Costa Slovena, Edo Mihevc, prefazione di Francesco Tentori, Casabella n.280

Insedimenti turistici, Urbanistica 49

Homo Additus naturae, Ernesto Rogers, Casabella n.283

Ordine per le coste italiane, Francesco Tentori, Casabella n.283

Antologia su coste e turismo, Casabella n.283
Piano di sviluppo turistico della Versilia, Casabella n.283

A.5

Architectural Review (1896-1939)

Antonio Alba Ruiz

Partiendo del trabajo realizado para las revistas españolas Arquitectura de Madrid (COAM) y Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme (COAC), y continuando con la metodología utilizada por el grupo de investigación de la Universidad de Málaga, en este artículo se presentan los resultados del vaciado de la revista Architectural Review sobre la arquitectura del turismo.

Esta publicación tiene una periodicidad mensual desde 1896 y está agrupada en volúmenes semestrales, (enero-junio/julio-diciembre), por lo que a fecha de hoy estamos frente a un fondo superior a 1.350 números publicados. Debido al elevado número de revistas, se ha acotado el periodo de estudio entre 1896 y 1939, fecha de la primera tirada y año del inicio de la Segunda Guerra Mundial, respectivamente.

El Reino Unido es el impulsor del Grand Tour y el que inicia el turismo de masas, por lo que, ante la dificultad de analizar todo el material que hay disponible, el ciclo mínimo a estudiar debía cubrir el periodo de entreguerras, la antesala del gran boom del turismo en la década de los sesenta.

Al tratarse de una publicación inglesa, no ha sido fácil disponer de los índices de todas las revistas en bases de datos de instituciones españolas. Por otro lado, el acceso a bases de instituciones británicas y estadounidenses normalmente es restringido, por lo que hubo que crear una base digital propia partiendo de las informaciones parciales procedentes de diversas bibliotecas españolas.

Se empezó con el vaciado de los fondos existentes en las bibliotecas del Colegio Oficial de Arquitectos de Barcelona y las Escuelas de Arquitectura de la Universitat Politècnica de Catalunya. En estas bibliotecas encontramos un gran número de volúmenes anteriores a 1939, casi todos ellos sin un índice sobre la información que contenía. Buscamos en los fondos de otros centros españoles, en los que encontramos donaciones correspondientes a este período: en la Escuela de Arquitectura de Madrid y en los colegios de arquitectos de Madrid y Cádiz. Finalmente, se hubo de completar la investigación en los fondos documentales de la Universidad Técnica de Delft (Países Bajos) y los recursos electrónicos de la Universidad de Toronto (Canadá).

1. PERIODIFICACIÓN

El análisis de los volúmenes de todo el período estudiado nos permite contextualizar los orígenes de las arquitecturas del turismo en relación con el debate arquitectónico del momento. Se diferencian distintas etapas en esta franja temporal: una primera etapa que podríamos acotar desde el origen de la publicación hasta el final de la Primera Guerra Mundial (1896-1918), con un marcado interés historicista y decorativo; una segunda que abarcaría hasta 1929, en la que progresivamente el interés de la publicación se centra en la problemática urbanística y arquitectónica; y una última etapa en la que encontramos una decidida apuesta por la arquitectura del momento y los problemas urbanos.

1896-1918

El interés arquitectónico convivirá junto a la pintura, la escultura y las artes decorativas en los primeros años de la revista. La arquitectura historicista encuentra en este período su máxima expresión, con numerosos artículos y láminas; edificios religiosos y palacios ocupan un gran número de sus páginas junto a tratados y manuales de arquitectura. El territorio aparece en paisajes, jardines y unos primeros artículos sobre Town Planning en Londres.

1919-1929

Las nuevas tipologías arquitectónicas destacan en este período: edificios de oficinas, industriales, culturales y hospitales conviven en sus páginas junto a la casa tradicional inglesa y la casa contemporánea. El interés por los nuevos materiales y la tecnología es constante, no solo en artículos, también en una abundante publicidad. La historia de la arquitectura continúa siendo una constante, con ejemplos de la arquitectura andaluza, toscana, veneciana..., técnica y tradición. Interesa el desarrollo urbano de Londres con artículos sobre parques, vías, periferia...

1930-1939

La nueva arquitectura, los avances técnicos, las comunicaciones, forman parte del debate del momento; ejemplos de arquitectura holandesa y estadounidense en el punto de mira. El problema de la vivienda colectiva, los nuevos usos y equipamientos, así como las primeras transformaciones industriales en la ciudad consolidada destacan en numerosos artículos. El desarrollo de las redes ferroviarias y el uso masivo del automóvil provocan la eclosión de las ciudades y el comienzo de la preocupación por el territorio y su conservación.

2. ARTÍCULOS ANTERIORES A 1918

La arquitectura turística no aparece como tal en esta etapa, aunque podemos destacar algunos artículos destinados a jardines y parques, el espacio del ocio, y el paseo.

Entre estos destaca “Summer Palaces and their Gardens”, una serie de artículos sobre palacios europeos de verano y sus jardines. Podemos observar los primeros espacios destinados para el tiempo de ocio de la burguesía, anteriores a los retiros estivales en el mar.

A propósito del interés por la arquitectura de otros lugares, sus monumentos, materiales, costumbres, ligados a los viajes de formación académica del Grand Tour, podemos observar multitud de similitudes con el fenómeno turístico; en este sentido se redactan artículos sobre catedrales visigóticas españolas, villas venecianas y centros históricos italianos, entre otros.

3. ARTÍCULOS ENTRE 1919 Y 1929

Los lugares de recreo de la burguesía se mantienen en antiguos palacios y retiros europeos, numerosos artículos continúan con estas tipologías. “Two Lombard Country-seats”, los palacios lombardos son un claro ejemplo de ello, jardines, terrazas, fuentes y paseos en entornos naturales y alejados de los núcleos urbanos, para el disfrute de las clases más altas.

El mar, y sus cualidades medicinales, comienza a contemplarse como la mejor opción para el tiempo libre. Toda una serie de paseos, parques y otros desarrollos se sucederá a lo largo de la costa británica a semejanza de lo ocurrido en el litoral mediterráneo. “The Bathing Pool, Port Lympne, near Folkestone”, cercano a Londres, en el puerto de Lympne, se proyectan una serie de piscinas junto al mar. “A Great Development Scheme” se desarrolla el frente marítimo de Ramsgate, un espacio para el entretenimiento de los visitantes, con equipamientos, piscinas y *concert hall*, en una topografía escalonada, que permite terrazas y paseos para disfrutar del mar.

Una de las primeras arquitecturas del turismo en el Reino Unido fue el Bournemouth *Pavilion*. Situado al sur de Londres, se convierte en el primer complejo para el ocio:

acogió un restaurante, una sala de té, una sala *lounge*, *concert hall* y salón de baile entre otros, en un edificio clásico y simétrico, que se abría al exterior con grandes huecos y una gran terraza hacia el mar. En el artículo destacan el buen funcionamiento del edificio, sus circulaciones y su espacialidad, así como su decoración. Podemos observar una abundante documentación fotográfica, además de numerosa publicidad sobre este complejo en sucesivos volúmenes.

4. ARTÍCULOS ENTRE 1930 Y 1939 (I)

Durante estos años, las páginas de la revista reflejan un importante desarrollo de la actividad turística, turismo de sol y playa, entendido ya como un fenómeno de masas, impulsado por la colonización del territorio de las redes ferroviarias y el uso del automóvil. En este momento, el mar no será de exclusivo disfrute de las clases altas; la clase obrera necesita evadirse de los problemas de la ciudad industrial, de su falta de parques y de la insalubridad.

Una pequeña lámina nos muestra los cambios que, a causa de los nuevos sistemas de comunicación, se producían en los municipios costeros cercanos a Londres, “New uses for the sea”; frente a la concentración de la edificación histórica y el uso de la costa exclusivamente para actividades pesqueras, nos encontramos con fenómenos de dispersión urbana y nuevos usos en la costa.

La segunda residencia surge como nueva alternativa: numerosas viviendas en los suburbios de Londres y, sobre todo, la vivienda en la costa, con dos ejemplos destacados: “A Cantilevered Summer-House”, de R. M. Schindler, en California, y “A Vila at Capri”, de Raffaello Fagnoni; diferentes estilos para una misma tipología, grandes terrazas en una acusada topografía, buscando las mejores vistas.

“Latitude 43”, Saint-Tropez, como respuesta a la creciente demanda de alojamiento en la Riviera Francesa, se proyecta un complejo con 190 habitaciones, restaurante con 300 plazas, campos deportivos, piscinas de agua de mar, tiendas, casino, salón de baile, lavanderías, garaje y otros servicios para los visitantes. Una construcción en hormigón armado, longitudinal y orientada al mar, con grandes huecos horizontales. Se diferencia entre la zona de servicios y actividades, con una mayor crujía y diferentes recorridos, y la zona de habitaciones, con una disposición longitudinal. Se trata de uno de los primeros establecimientos dedicados exclusivamente al turismo masivo de sol y playa.

Frente a la contundencia del Bournemouth Pavilion, “Morecambe Hotel” se sitúa sutilmente en el territorio. Una sinuosa curvatura le permite una mayor apertura hacia el mar, dispone de grandes terrazas en las habitaciones y se convierte en un nuevo referente. Se cuidan las zonas comunes, aunque el solárium y sus terrazas son la apuesta decisiva de esta intervención.

5. ARTÍCULOS ENTRE 1930 Y 1939 (II)

Nuevas actividades relacionadas con el tiempo de ocio ocupan espacio en la publicación. “The Ugolini Golf Club of Florence”, de Gerardo Bosio es analizado en planos e imágenes. Un campo de dieciocho hoyos, piscinas y un edificio con servicios para 400 personas, restaurante, salones, vestuarios..., con una arquitectura abierta al entorno.

No solo aparecen artículos sobre arquitectura para el entretenimiento. “Architecture Afloat” muestra la transformación de la industria naval, el paso de los grandes mercantes a los nuevos trasatlánticos, de la industria pesada a la industria del ocio. Un extenso artículo en el que se diseccionan estos nuevos navíos, plantas, cortes, y una gran documentación gráfica, apoyada con numerosos textos. Un gran Pavilion a flote, salones,

espacios comunes, restaurantes, tabernas, piscinas y otros servicios, pero en este caso, las terrazas soleadas son las grandes protagonistas. Constantemente se mantiene una comparación entre la arquitectura del momento y la arquitectura naval, así como la tendencia en un futuro.

Brighton, ya consolidado como destino turístico, es un gran laboratorio de nuevas tipologías para el disfrute del mar. “Embassy Court” muestra el interés del momento por una arquitectura al servicio del tiempo de ocio. En su frente marítimo, un solar en esquina es ocupado por un edificio de viviendas y servicios abiertos al mar con grandes huecos horizontales, lo que permite la captación de la brisa del mar. Una nueva arquitectura, así como un cuidado mobiliario y decoración, ocupa varias páginas de la revista en distintos volúmenes.

En julio de 1936, el primer número del volumen LXXX es titulado “At the Seaside”, en el que se publica un extenso artículo sobre el ocio, “Leisure at the Seaside”. Por primera vez se trata el turismo de sol y playa como tal, desde un punto de vista histórico, económico y social. Tras una introducción explicando el fenómeno, se desarrollan varios puntos; “I-The English at the Seaside” profundiza en la relación de la población con la costa, partiendo de los retiros estivales de la aristocracia, para llegar a la situación del momento, con problemas de sobreocupación, debido a la gran cantidad de visitantes que son transportados a través de las redes ferroviarias y el auge del automóvil. El estudio se completa con datos estadísticos, meteorológicos, planimetrías y una abundante documentación fotográfica. “II-The Visitors” destaca el interés de las autoridades por la promoción del turismo, desde el Ministerio de Sanidad se intenta favorecer el acceso de toda la población al mar, contando con unas buenas comunicaciones y la relativa proximidad de las principales ciudades a la costa. “III-The New Leisure” asocia el ocio a la libertad, las vacaciones se consolidan como un derecho del trabajador. Las ciudades costeras se preparan para acoger estas nuevas actividades, *concert halls*, paseos, piscinas, restaurantes y otros servicios

turísticos. En “IV-The Architect”, se estudia el papel del arquitecto ante este fenómeno, con ejemplos de buena arquitectura turística. La demanda de alojamiento y el espacio turístico, las nuevas tipologías edificatorias y el uso del espacio público.

6. ARTÍCULOS ENTRE 1930 Y 1939 (III)

En 1938, John Piper, en un extenso artículo, nos introduce en el “Nautic Style”, un estudio sobre la arquitectura tradicional inglesa en la costa, sus elementos y espacios más característicos: faros, muelles, espigones, maquinaria. Una lectura histórica desde sus orígenes hasta la situación del momento, con el auge del turismo, para continuar con varios artículos sobre Folkestone, una villa marinera cercana a Londres.

En “Folkestone and its Foreshore” se analizan los problemas del frente marítimo de la municipio, las relaciones entre el puerto, el paseo y la ciudad histórica. La reflexión se centra en la falta de servicios para atender el incremento de población que sufre la costa en época estival y la necesidad de espacios cualificados para el turismo. En “Folkestone turns the Corner”, diseño de Pleydell-Bouverie, arquitectos, se trata una propuesta de equipamientos para el frente marítimo, con espacios preparados para el disfrute del tiempo libre y el sol. El complejo se compone de restaurante, piscinas, tiendas, un gran espacio para actividades cubiertas y grandes terrazas.

En este período se analizan en cada número diferentes tipologías edificatorias, en su mayoría viviendas, hospitales y centros culturales, y en algunas ocasiones edificios hoteleros. Destacamos “Hotel Rovaniemi”, en Lapland, arquitectura finlandesa del momento, a dos millas del Círculo Ártico, orientado para disfrutar de la aurora boreal y el sol de medianoche; y “Hotel at Margate”, cerca de Londres, en el que se analiza su estructura, materiales, acabados e implantación en el lugar con una clara planimetría y documentación gráfica.

7. ARTÍCULOS ENTRE 1930 Y 1939 (IV)

El incremento incontrollado en pocos años de la actividad turística se recoge en la publicación a finales de 1938, “Leisure as an Architectural Problem”. Se analiza el encarecimiento del coste del suelo en el Reino Unido y sus consecuencias, así como la necesidad de dotar las nuevas áreas residenciales e industriales de espacios para el entretenimiento. Ejemplos de parques, teatros, salas de conciertos, toda una paleta de intervenciones para mejorar las condiciones de vida de los barrios residenciales. El auge del automóvil provoca nuevas formas de ocio, la población escapa de las ciudades y descubre el territorio. Se crean fraternidades y asociaciones de todo tipo: automovilísticas, de peatones, de excursionistas..., que buscan la conservación y protección de los espacios naturales. La costa, con sus características terapéuticas, se convierte en el espacio más deseado, por lo que la administración se plantea adquirir los terrenos de la línea de costa, garantizar el acceso público al mar y evitar su deterioro. Se recogen propuestas del GATEPAC para la protección e intervención en la costa, la necesidad de preservar libre el mayor espacio posible entre la playa y las vías de acceso paralelas a esta, así como la necesidad de diferenciar entre distintos tipos de alojamientos, desde la temporalidad del camping, hasta las permanencias de las casas de fin de semana y las viviendas para largos períodos. Otros espacios que hay que proteger son los parques naturales; se crean comités e instituciones para esta tarea. Finalmente se recogen todos los problemas planteados, reconociéndose la necesidad de actuar en un país con escasez de suelo y una importante población.

“The Stationary Community” es un interesante artículo donde se nos argumenta la necesidad de espacios para el ocio dentro de las ciudades, la creación de cinturones verdes y redes de espacios libres para acoger nuevas dotaciones. Se completa con propuestas desarrolladas, Hyde park y el Green Belt de

Londres, Central Park y la Feria Mundial de 1939 en Nueva York; espacios para juegos de niños en Frankfurt; parques y viviendas en Rotterdam; “the Bosch Plan of Amsterdam” y “the Chicago’s Pioneer Plan” para su frente marítimo, entre otros. Se insiste en la necesidad considerar el ocio como una cuestión arquitectónica, atendiendo a los diferentes aspectos sociales; se concluye con una exposición llevada a cabo en Estocolmo que atiende este problema, “Free time” frente a “Working time”.

8. ARTÍCULOS ENTRE 1930 Y 1939 (V)

Las comunicaciones ferroviarias permitieron el desarrollo todos aquellos resorts conectados con Londres, pero las nuevas condiciones introducidas con el uso del automóvil provocan que no solo se desarrollen los puntos terminales, los puntos intermedios también deben ser considerados, en definitiva, todo el territorio. En una continuación de artículos se nos expone el problema y algunas propuestas realizadas. “The Mobile Fraternity” explica que la población comienza a usar el automóvil para desplazarse, pero además, lleva su casa en él y coloniza todas aquellas áreas disponibles, por lo que se estudian una serie de propuestas para su mejora: se sitúan junto a las carreteras edificios con equipamientos de apoyo a los automovilistas, se diseñan trazados con áreas de parking y picnic *Park way*, y finalmente los hoteles y otros alojamientos situados en los suburbios de la costa pasan a situarse en lugares con mejores condiciones para el descanso. Se analiza la situación en los principales resorts de la costa británica y se propone como alternativa para esta nueva forma de turismo los *holiday camps* y los resorts ocasionales para el ocio, como sería el caso de Jones Beach en Nueva York y el Tibbetts Brook Park en Westchester.

Continuando con esta nueva movilidad, “Roadside Buildings” recoge una serie de intervenciones en diferentes localizaciones de edificios de apoyo al automovilista. Una de

las principales características de estas edificaciones son sus excelentes ubicaciones, elegidas para el disfrute del visitante, con ejemplos situados en lagos, acantilados y espacios naturales entre otros.

En “Holiday Camps and Hostels”, como respuesta a los problemas citados en anteriores artículos, se proponen algunas soluciones. El *youth hostel* como nueva tipología hotelera, dirigido a otros sectores de la población, el caso de las colonias de jóvenes llevadas a cabo en Austria e Italia bajo regímenes totalitarios y los *holiday camps* como grandes resorts vacacionales dispersos por el territorio.

El incremento de las viviendas temporales, “Weekend Houses”, provoca su revisión en la revista, así como sus principales características. Las diferencias con la vivienda urbana son considerables, son viviendas que armonizan con el entorno mediante el uso de nuevos materiales: prefabricados, aceros, vidrio. Representan la invasión del territorio gracias a su rápida construcción y el apoyo del automóvil.

9. ARTÍCULOS ENTRE 1930 Y 1939 (VI)

El turismo de interior comienza a tomar fuerza, “Recreation in the Countryside” recoge sus primeros pasos, desde las primeras intervenciones privadas hasta las actuaciones de las administraciones; la preservación y el disfrute de la naturaleza necesitan del apoyo de arquitecturas que atiendan las necesidades de los visitantes. Lagos y otros espacios naturales son elegidos para el desarrollo de complejos turísticos con diversas actividades, juegos, deportes, piscinas e incluso aeródromos.

El problema del planeamiento en áreas turísticas del litoral se aborda en el artículo “Recreation at the Seaside”. La reurbanización de los frentes marítimos y la necesidad de equipamientos para el disfrute del turista se resumen en varias intervenciones: la reurbanización de Eastbourne, Bellevue Bathing Beach en Copenhague, el desarrollo del frente marítimo de Folkestone, Lac aux Dames

en Ostende, The War Pavilion en Bexhill y la Blackpool Pleasure Beach.

Blackpool se consolida como el principal destino del turismo de masas en el Reino Unido, donde se desarrollan numerosas intervenciones, entre las cuales la publicación destaca con un extenso artículo “The New Casino”. Un edificio circular con líneas del movimiento moderno despierta el interés por esta nueva arquitectura, visible en diversas secciones que detallan su construcción, plantas y circulaciones mediante perspectivas, volúmenes, desarrollo de esquemas estructurales, así como secciones constructivas.

10. CONCLUSIONES

El vaciado de artículos sobre turismo en la publicación *Architectural Review* entre los años 1909 y 1939 nos ha permitido realizar una lectura continua del origen de la arquitectura turística en el Reino Unido.

Frente a la escasez de artículos en los primeros años de la publicación, podemos calificar los años previos a la Segunda Guerra Mundial como el período de mayor desarrollo del turismo (1935-1939), no solo por el gran número de arquitecturas realizadas para el ocio. Es importante destacar el debate creado a partir de los problemas derivados del *free time* y su relación con el territorio.

Bibliografía

The Architectural Review. A magazine of Architecture & the Arts of Design. Volúmenes comprendidos entre 1909 y 1939 (Vol. XXV–Vol. LXXXVI). The Architectural Press, Ltd., 9 Queens Anne’s Gate, Westminster, S.W., Londres.

Anexo 1: Artículos relacionados con la arquitectura turística.

Anexo 2: Índices utilizados, digitalizados y clasificados (1909-1939).

ANEXO 1 – ARTÍCULOS RELACIONADOS
CON LA ARQUITECTURA TURÍSTICA

año	Volumen	numero	autor
1914	XXXVI	212	Patrick Abercrombie
1923	LIII	317	Philip Tilden
1923	LIII	319	Lisa Scopoli
1923	LIV	321	John Burnet and Partners
1929	LXV	390	Maxwell Ayrton
1932	LXXII	430	---
1933	LXXIII	436	Morton Shand
1933	LXXIII	437	G. H. Pingusson
1933	LXXIV	442	Lord Clonmore
1935	LXXVII	460	Yoi Maraini
1935	LXXVII	461	Yoi Maraini
1935	LXXVIII	467	William Tatton
1935	LXXVIII	468	Well Coates
1936	LXXX	476	Moholy-Nagy
1938	LXXXIII	494	John Piper
1938	LXXXIII	494	---
1938	LXXXIII	494	Pleydell - Bouverie Architect
1938	LXXXIII	498	P. & M. Blomstedt Hotel Rovaniemi,
1938	LXXXIV	503	G. Whittaker & W. R. H.
1938	LXXXIV	505	Donald Pilcher
1938	LXXXIV	505	---
1938	LXXXIV	505	E. B. Musman & A.E. Klueppelberg
1938	LXXXIV	505	---
1938	LXXXIV	505	---
1938	LXXXIV	505	---
1938	LXXXIV	505	B. Lubetkin
1938	LXXXIV	505	---
1939	LXXXVI	512	Joseph Emberton

título	pagina	cont. Tipo	núm. Pág.
Summer Palaces and their gardens . Potsdam	24	Artículo	7
The Bathing Pool, port Lympne, near Folkestone	137	Lámina	1
Two Lombard Country-seats	185	Artículo	6
A Great Development Scheme. Ramsgate	66	Artículo	5
Bournemouth Pavilion. Home and Knight	236	Artículo	14
New uses for the sea Plate III Lámina 1			
A Cantilevered Summer-House. R. M. Schindler	117	Artículo	1
Latitude 43	159	Artículo	6
London, Morecambe & elSewhere	93	Artículo	9
The Ugolini Golf Club of Florence. Gerardo Bosio	95	Artículo	3
A vila at Capri. Raffaello Fagnoni	137	Artículo	3
Brown Architecture Afloat. The "Orion" Sets a New Course.	131	Artículo	14
Architect Embassy court, Brighton	167	Artículo	6
Leisure at the Seaside	7	Artículo	21
The Nautic Style	1	Artículo	15
Folkestone turns the corner. Folkestone and its Foreshore	15	Artículo	8
Folkestone foreshore development	23	Artículo	4
Lapland	227	Artículo	2
Gardner Hotel at Margate	183	Artículo	1
Leisure as an architectural problem	233	Artículo	10
The Stationary Community	243	Artículo	8
The Mobile Fraternity	279	Artículo	8
Roadside Buildings	287	Artículo	4
Holiday Camps and Hostels	291	Artículo	7
Recreation in the Countryside	298	Artículo	5
Weekend Houses	303	Artículo	2
Recreation at the Seaside	305	Artículo	6
The new Casino, Blackpool	25	Artículo	14

ANEXO 2 – REVISTAS CONSULTADAS Y CENTRO DONDE ESTÁN DEPOSITADAS

CO-ET
COAC - Colegio de Arquitectos de Cataluña
ETSAB - Escuela de Arquitectura de Barcelona

CC
COA CADIZ - Colegio de Arquitectos de Cádiz

ETSAM
Escuela de Arquitectura de Madrid

COAM
Colegio de Arquitectos de Madrid

ETSAV
Escuela de Arquitectura del Vallés

TU
TORONTO UNIVERSITY
Digitalización de la Universidad de Toronto

TUD
TU DELFT
Central Library - Delft University of Technology

Año	Odd Volum	January	February	March
1909	XXV	146 ETSAM	147 ETSAM	148 ETSAM
1910	XXVII	158		
1911	XXIX	170		
1912	XXXI	182 TU	183 TU	184 TU
1913	XXXIII	194 ETSAM	195 ETSAM	196 ETSAM
1914	XXXV	206 CC	207 CC	208 CC
1915	XXXVII	218 CO-ET	219 CO-ET	220 CO-ET
1916	XXXIX	230 CO-ET	231 CO-ET	232 CO-ET
1917	XLI	242 CO-ET	243 CO-ET	244 CO-ET
1918	XLIII	254 COAM	255 COAM	256 COAM
1919	XLV			
1920	XLVII	278 CC	279 CC	280 CC
1921	XLIX	290 CC	291 CC	292 CO-ET
1922	LI	302 TU	303 TU	304 TU
1923	LIII	314 CO-ET	315 CO-ET	316 CO-ET
1924	LV	326 ETSAM		328 ETSAM
1925	LVII	338 ETSAM	339 ETSAM	340 ETSAM
1926	LIX	350 COAM	351 COAM	352 COAM
1927	LXI	362 CO-ET	363 ETSAV	364 ETSAV
1928	LXIII	374 ETSAV	375 ETSAV	376 CO-ET
1929	LXV	386 CC	387 CC	388 CC
1930	LXVII	398 CO-ET	399 CO-ET	400 CO-ET
1931	LXIX	410 CO-ET	411 CO-ET	412 CC
1932	LXXI	422 CC	423 CC	424 CO-ET
1933	LXXIII	434 CC	435 CC	436 ETSAM
1934	LXXV	446 ETSAM	447 CC	448 CC
1935	LXXVII	458 CC	459 ETSAM	460 CC
1936	LXXIX	470 ETSAM	471 CC	472
1937	LXXXI			
1938	LXXXIII	494 COAM	495 TUD	496 COAM
1939	LXXXV	506 TUD	507 TUD	508 TUD

April	May	June	Even Volum	July	August	September	October	November	December
149 ETSAM	150 ETSAM	151 ETSAM	XXVI	152 ETSAM	153 ETSAM	154 ETSAM	155 ETSAM	156 ETSAM	157 ETSAM
			XXVIII	164 ETSAM	165 ETSAM	166 ETSAM	167 ETSAM	168 ETSAM	169 ETSAM
			XXX						
185 TU	186 TU	187 TU	XXXII						
197 ETSAM	198 ETSAM	199 ETSAM	XXXIV	200 COAM	201 COAM	202 COAM	203 COAM	204 COAM	205 COAM
209 CC	210 CC	211 CC	XXXVI	212 CO-ET	213 CO-ET	214 CO-ET	215 CO-ET	216 CO-ET	217 CO-ET
221 CO-ET	222 CO-ET	223 CO-ET	XXXVIII	224 CC	225 CC	226 CC	227 CC	228 CC	229 CC
233 CO-ET	234 CO-ET	235 CO-ET	XL	236 CC	237 CC	238 CC	239 CC	249 CC	241 CC
245 CO-ET	246 CO-ET	247 CO-ET	XLII	248 CC	249 CC	250 CC	251 CC	252 CC	253 CC
257 COAM	258 COAM	259 COAM	XLIV						
			XLVI	272 CC	273 CC	274 CC	275 CC	276 CC	277 CC
281 CC	282 CC	283 CC	XLVIII	284 CO-ET	285 CC	286 CC	287 CC	288 CC	289 CC
293 CO-ET	294 CO-ET	295 TU	L	296 TU	297 TU	298 TU	299 TU	300 TU	301 TU
305 TU	306 TU	307 TU	LII	308 TU	309 TU	310 TU	311 TU	312 TU	313 TU
317 CO-ET	318 CO-ET	319 CO-ET	LIV	320 CO-ET	321 CO-ET	322 CO-ET	323 CO-ET	324 CO-ET	325 CO-ET
329 ETSAM	330 ETSAM	331 ETSAM	LVI	332 ETSAM	333 ETSAM	334 ETSAM	335 ETSAM	336 ETSAM	
341 ETSAM	342 ETSAM	343 ETSAM	LVIII	344 ETSAM	345 COAM	346 ETSAM	347 ETSAM	348 COAM	349 ETSAM
353 COAM	354 COAM	355 COAM	LX	356 ETSAV	357 ETSAV	358 ETSAV	359 COAM	360 ETSAV	361 ETSAV
365 ETSAV	366 ETSAV	367 ETSAV	LXII	368 ETSAV	369 ETSAV	370 ETSAV	371 ETSAV	372 ETSAV	373 ETSAV
377 CO-ET	378 ETSAV	379 ETSAV	LXIV	380 ETSAV	381 ETSAV	382 ETSAV	383 ETSAV	384 ETSAV	385 CO-ET
389 CO-ET	390 CO-ET	391 CO-ET	LXVI	392 CC	393 CC	394 CC	395 CC	396 CC	397 CC
401 CO-ET	402 CO-ET	403 CO-ET	LXVIII	404 CO-ET	405 CO-ET	406 CO-ET	407 CO-ET	408 CO-ET	409 CO-ET
413 CO-ET	414 CO-ET	415 CO-ET	LXX	416 CC	417 CO-ET	418 CO-ET	419 CO-ET	420 CC	421 CO-ET
425 CO-ET	426 ETSAV	427 ETSAV	LXXII	428 ETSAV	429 ETSAV	430 ETSAV	431 ETSAV	432 CO-ET	433 CO-ET
437 CC	438 CO-ET	439 CC	LXXIV	440 ETSAM	441 CC	442 CC	443 CC	444 ETSAM	445 ETSAM
449 CC	450 CC	451 ETSAM	LXXVI	452 CC	453 CC	454 ETSAM	455 ETSAV	456 CC	457 ETSAM
461 CC	462 ETSAM	463 CC	LXXVIII	464 CC	465 CC	466 CC	467 ETSAM	468 CC	469 CC
473 CC	474 ETSAM	475 ETSAM	LXXX		477 CC	478 COAM			
			LXXXII		489 COAM			492 COAM	
497 TUD	498 COAM	499 COAM	LXXXIV	500	501 COAM	502 COAM	503 COAM	504 TUD	505 TUD
509 TUD	510 TUD	511 TUD	LXXXVI	512 COAM	513 COAM	514 COAM	515 TUD	516 TUD	517 TUD

B.1

Bibliografía básica del turismo

Sergio Reyes Corredera

Antón Clavé, S.; González Reverte, F. (coordinadores). *Planificación territorial del turismo*. Barcelona: Editorial UOC, 2005. 216 p.

Descriptores: PLANIFICACIÓN; SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA; CAPACIDAD DE ACOGIDA; SOSTENIBILIDAD; ORDENACIÓN; RECURSOS; PROYECTOS.

Augé, M. *El viaje imposible. El turismo y sus imágenes*. Barcelona: Gedisa, 1997. 144 p.

Descriptores: PERCEPCIÓN VISUAL; ESPACIOS; HITOS PAISAJÍSTICOS; ETNOGRAFÍA; ANTROPOLOGÍA.

Barba, R.; Pié Ninot, R. *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 1996. 331 p.

Descriptores: ORDENACIÓN DEL TERRITORIO; COSTAS; HOTELES; DISEÑO ARQUITECTÓNICO.

Barragán Muñoz, J. M. *Ordenación, planificación y gestión del espacio litoral*. Barcelona: Oikos-Tau, 1994. 298 p.

Descriptores: ORDENACIÓN TERRITORIAL; LITORALIZACIÓN.

Baud-Bovy, M.; Lawson F. *Tourism and recreation development*. Londres: Architectural Press, 1977. 210 p.

Descriptores: OCIO; ECONOMÍA.

Baud-Bovy, M.; Lawson, F. *Tourism and recreation: a handbook of planning and design*. Oxford: The Architectural Press, 1998. 287 p.

Descriptores: PLANIFICACIÓN; OCIO.

Bloc-Duraffour, P.; Mesplier, A. *Le tourisme dans le monde*. Poitiers: Bréal, 1993. 312 p.

Descriptores: HISTORIA; GEOGRAFÍA; ECONOMÍA.

Boniface, B. G.; Cooper, C. P. *The geography of travel and tourism*. Londres: Heinemann, 1988. 222 p.

Descriptores: GEOGRAFÍA.

Bote Gómez, V. *Planificación económica del turismo: de una estrategia masiva a una estrategia artesanal*. México D. F.: Trillas, 1990. 373 p.

Descriptores: ECONOMÍA.

Boullon, R. C.. *Planificación del espacio turístico*. México D. F.: Trillas, 1997. 245 p.

Descriptores: IMAGEN; PLANIFICACIÓN; ESPACIOS ABIERTOS.

Bull, A. *La economía del sector turístico*. Madrid: Alianza, 1994. 314 p.

Descriptores: ECONOMÍA.

Butler, J. H. *Geografía económica. Aspectos espaciales y ecológicos de la actividad económica*. México D. F.: Limusa, 1986. 443 p.

Descriptores: GEOGRAFÍA ECONÓMICA; ECOLOGÍA.

Callizo Soneiro, J. *Aproximación a la geografía del turismo*. Madrid: Síntesis, 1991. 215 p.
 Descriptores: GEOGRAFÍA ECONÓMICA.

Cals, J. *Turismo y política turística en España: una aproximación*. Barcelona: Ariel, 1974. 285 p.
 Descriptores: POLÍTICA TURÍSTICA.

Cals, J.; Barba, R.; Pié Ninot, R. (coordinadores). *El paisaje en la oferta turística y recreativa. Estrategia y propuestas de actuación para la protección y revalorización de los paisajes españoles*. Barcelona: Departament d'Economia Aplicada. Universitat Autònoma de Barcelona, 1989.
 Descriptores: ECONOMÍA; PAISAJE; ESPAÑA.

Cazes, G. *Le tourisme international: mirage ou stratégie d'avenir*. París: Hatier, 1989. 195 p.
 Descriptores: ASPECTOS ECONÓMICOS.

Cazes, G. *Les nouvelles colonies de vacances? Le tourisme international á la conquête du Tiers-Monde*. París: Harmattan, 1989. 542 p.
 Descriptores: DESARROLLO ECONÓMICO.

Cazes, G. *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*. París: Bréal, 1992. 189 p.
 Descriptores: GEOGRAFÍA; OCIO.

Cazes, G.; Potier, F. *Le tourisme urbain*. París: Presses Universitaires de France, 1996. 127 p.
 Descriptores: GEOGRAFÍA URBANA.

De Kadt, E. (editor). *Tourism: passport to development?* Oxford: Oxford University Press, 1979. 360 p.
 Descriptores: PLANIFICACIÓN; DESARROLLO; IMPACTOS; REVITALIZACIÓN; ENCUENTROS; ASIMILACIÓN; ACULTURACIÓN; TURISTA; ARTESANÍA; EMPLEO; EFECTO DEMOSTRACIÓN.

Díaz Álvarez, J. R. *Geografía del Turismo*. Madrid: Síntesis, 1989. 152 p.
 Descriptores: GEOGRAFÍA; ESPACIOS; EUROPA; ESPAÑA.

Dumazedier, J. *Toward a society of leisure*. Nueva York: Free Press, 1967. 307 p.
 Descriptores: OCIO.

Dumazedier, J. *Révolution culturelle du temps libre, 1968-1988*. París: Méridiens Klienskieck, 1988. 44 p.
 Descriptores: HISTORIA.

Esteve Secall, R. *Economía, historia e instituciones del turismo en España*. Madrid: Ediciones Pirámide, 2000. 472 p.
 Descriptores: HISTORIA; ECONOMÍA; EMPRESA.

Fernández Fuster, L. *Introducción a la teoría y técnica del turismo*. Madrid: Alianza Universidad, 1985. 974 p.
 Descriptores: DEFINICIÓN; TIPOLOGÍA; DESTINO.

Fernández Fuster, L. *Historia general del turismo de masas*. Madrid: Alianza, 1991. 1.076 p.
 Descriptores: TURISMO DE MASAS; HISTORIA.

Fernández Fuster, L. *Geografía general del turismo de masas*. Madrid: Alianza, 1991. 809 p.
 Descriptores: TURISMO DE MASAS; GEOGRAFÍA; DESARROLLO TURÍSTICO; DESTINO.

Figuerola Palomo, M. *Teoría económica del turismo*. Madrid: Alianza, 1985. 437 p.
 Descriptores: ECONOMÍA; IMPACTOS; METODOLOGÍA.

Galbraith, J. K. *La sociedad opulenta*. Barcelona: Ariel, 1969. 408 p.
 Descriptores: POLÍTICA ECONÓMICA; ESTADO SOCIAL; ECONOMÍA POLÍTICA.

Galbraith, J. K. *Un viaje por la economía de nuestro tiempo*. Barcelona: Ariel, 1994. 222 p.
 Descriptores: HISTORIA ECONÓMICA.

Gaviria Labarta, M. *Campo, urbe, espacio de ocio*. Madrid: Siglo XXI, 1971. 336 p.
 Descriptores: URBANISMO; OCIO; SOCIOLOGÍA URBANA; SOCIOLOGÍA RURAL.

Gaviria Labarta, M. et al. *España a go-go. Turismo chárter y neocolonialismo del espacio*. Madrid: Turner, 1974. 356 p.
 Descriptores: IMPACTOS; EUROPA; ESPAÑA.

Gaviria Labarta, M. *Turismo de playa en España*. Madrid: Turner, 1975. 329 p.
 Descriptores: LUGARES DE VERANEO; SOCIOLOGÍA.

Gómez Martín, M. B.; López Palomeque, F. *Regionalización turística del mundo*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, 2002. 78 p.
 Descriptores: GEOGRAFÍA.

Gunn, C. A. *Tourism planning*. Nueva York: Crane Rusak, 1979. 370 p.
 Descriptores: PLANIFICACIÓN.

Gunn, C. *Vacationscape: designing tourist regions*. Nueva York: Van Nostrand Reinhold, 1988. 208 p.
 Descriptores: REGIONES TURÍSTICAS; OCIO; ZONAS DE RECREO.

Gunn, C. *Tourism planning. Basics, concepts, cases*. Londres: Taylor and Francis, 1993. 460 p.

Descriptores: TRATADOS; MANUALES.

Inskip, E. *Tourism planning: an integrated and sustainable development approach*. Nueva York: Van Nostrand Reinhold, 1991. 508 p.
Descriptores: ECONOMÍA; ASPECTOS SOCIALES.

Jurdao Arrones, F. *Los mitos del turismo*. Madrid: Endymion, 1992. 403 p.
Descriptores: IMPACTOS; MOTIVACIÓN; ROLES; ESTEREOTIPOS;
DEPENDENCIA; REPRESENTACIÓN

Khan, M.; Olsen, M.; Var, T. (editores). *VNR's encyclopaedia of hospitality and tourism*. Nueva York: Van Nostrand Reinhold, 1993. 1.008 p.
Descriptores: HOSPITALIDAD; GESTIÓN DE SERVICIOS; GESTIÓN
HOTELERA; DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN.

Lafargue, P. *El derecho a la pereza* [publicación original: *Le droit à la paresse*, 1883]. Barcelona: Fundamentos, 1973. 159 p.
Descriptores: TRABAJO; RENDIMIENTO.

Law, C. M. *Urban tourism. Attracting visitors to large cities*. Londres: Mansell, 1993. 189 p.
Descriptores: PLANIFICACIÓN URBANA; CIUDADES.

Law, C. M. *Tourism in major cities*. Londres: International Thompson Business Press, 1996. 266 p.
Descriptores: ECONOMÍA URBANA.

Lawson, F.; Baud-Bovy, M. *Tourism and recreation development*. Londres: Architectural Press, 1977. 210 p.
Descriptores: OCIO; ECONOMÍA.

López Olivares, D. *La ordenación y planificación integrada de los recursos territoriales turísticos*. Castellón: Universitat Jaume I, 1998. 302 p.
Descriptores: ORDENACIÓN DEL TERRITORIO; MARKETING.

Lozato-Giotart, J. P. *Géographie du tourisme. De l'espace regardé à l'espace consommé*. París: Masson, 1985. 237 p.
Descriptores: PLANIFICACIÓN; ECONOMÍA.

Lozato-Giotart, J. P. *Méditerranée et tourisme*. París: Masson, 1990. 215 p.
Descriptores: ESPACIOS; GEOGRAFÍA; MEDITERRÁNEO.

MacCannell, D. *The Tourist: A new theory of the leisure class*. Londres: Macmillan, 1976. 291 p.
Descriptores: TURISTA; OCIO.

Marchena, M.; Fourneau, F.; y Granados, V. (editores). *¿Crisis del turismo? Las perspectivas en el nuevo escenario internacional*. Sevilla: IDR, 1993. 169 p.
Descriptores: ECONOMÍA REGIONAL.

McIntosh, R. W.; Goeldner, C. R. *Tourism: principles, practices, philosophies*. Nueva York: John Wiley, 1986. 268 p.
Descriptores: DEFINICIÓN.

McIntosh, R. W.; Goeldner, C. R.; Brent Ritchie, J. R. *Turismo: planeación, administración y perspectivas*. México D. F.: Limusa, 1999. 593 p.
Descriptores: DEFINICIÓN; PLANIFICACIÓN; ORGANIZACIONES;
TRANSPORTE DE PASAJEROS; HOSPITALIDAD; CONDUCTAS;
MOTIVACIÓN; SOCIOLOGÍA; ECONOMÍA; MERCADOTECNIA;
PERSPECTIVAS.

Miossec, J. M. Elements pour une théorie de l'espace touristique. *Les Cahiers du Tourisme*, serie C, 36, 1976.
Descriptores: TEORÍA.

Miossec, J. M. L'image touristique comme introduction à la géographie du monde. *Annales de Géographie*, 473, 1977, pp. 55-70.
Descriptores: PAISAJISMO, GEOGRAFÍA.

Miossec, J. M. Un modèle de l'espace touristique. *L'Espace Géographique*, 1, 1977, pp. 41-48.
Descriptores: GEOGRAFÍA.

Montaner Montejano, J. *Estructura del mercado turístico*. Madrid: Síntesis, 1991. 397 p.
Descriptores: EMPRESA; MERCADOTECNIA; HISTORIA; PROMOCIÓN.

Murphy, P. E. *Tourism: a community approach*. Londres: Methuen, 1984. 200 p.
Descriptores: DEFINICIÓN; COMUNIDAD.

Nash, D. *Anthropology of tourism*. Nueva York: Pergamon, 1996. 205 p.
Descriptores: DEFINICIÓN; ACULTURACIÓN; DESARROLLO;
GLOBALIZACIÓN; METODOLOGÍA.

Oliveras, J.; Antón Clavé (editores). *Turismo y planificación del territorio en la España de fin de siglo*. Tarragona: Universitat Rovira i Virgili, 1998. 435 p.
Descriptores: GEOGRAFÍA; ESPAÑA.

OMT. *Evaluación de los recursos turísticos*. Madrid: OMT, 1978.
Descriptores: GESTIÓN.

OMT. *Evaluación de los proyectos turísticos*. Madrid: OMT, 1979.
Descriptores: EVALUACIÓN; GESTIÓN; PROYECTOS.

OMT. *Desarrollo turístico sostenible. Guía para administraciones locales*. Madrid: OMT, 1999. 221 p.
Descriptores: ECOTURISMO.

Pearce, D.; Butler, R. *Tourism research: critiques and challenges*. Nueva York: Routledge, 1994. 227 p.
 Descriptores: ANÁLISIS.

Pearce, D. *Tourism development*. Londres: Longman, 1981. 112 p.
 Descriptores: DESARROLLO.

Pearce, D. *Tourist development: topics in applied geography*. Nueva York: Longman, 1986. 168 p.
 Descriptores: DESARROLLO TURÍSTICO; TURISTA; IMPACTOS.

Pearce, D. *Tourism today. A geographical analysis*. Nueva York: Longman. Harlow and John Wiley, 1987. 229 p.
 Descriptores: GEOGRAFÍA.

Pearce, D. *Tourist organizations*. Harbiv: Longman, 1992. 219 p.
 Descriptores: POLÍTICA GUBERNAMENTAL.

Pearce, D. *Géographie du tourisme*. París: Nathan, 1993. 351 p.
 Descriptores: GEOGRAFÍA.

Pearce, P. L. *The social psychology of tourist behaviour*. Oxford: Pergamon, 1982. 155 p.
 Descriptores: TURISTA; ANFITRIÓN; COMPORTAMIENTOS; PSICOLOGÍA SOCIAL.

Pearce, P. L.; Moscardo, G.; Ross, G. F. *Tourism community relationship*. Nueva York: Pergamon, 1996. 272 p.
 Descriptores: ENCUNTROS; RELACIONES; COMUNIDAD; PARTICIPACIÓN; IMPACTOS.

Pedreño Muñoz, A. *Ecología, economía y turismo en el Mediterráneo*. Alicante: Servicio de Publicaciones Universidad de Alicante, 1986. 218 p.
 Descriptores: MEDIO AMBIENTE; ECONOMÍA; COSTAS; MEDITERRÁNEO.

Pedreño Muñoz, A. (director) et al. *Introducción a la economía del turismo en España*. Madrid: Editorial Civitas, 1996. 436 p.
 Descriptores: ECONOMÍA; ESPAÑA.

Peters, M. *International tourism: the economics and development of the international tourist trade*. Londres: Hutchinson, 1969. 268 p.
 Descriptores: IMPACTOS; ECONOMÍA; TURISMO INTERNACIONAL.

Priestley, G.; Edwards, J. A.; Coccossis, H. (editores). *Sustainable tourism? European experiences*. Oxon: CAB International, 1996. 224 p.
 Descriptores: SOSTENIBILIDAD; EUROPA.

Sabaté Bel, J. (editor). *Elementos para la construcción de un proyecto territorial: programa de las lecciones*. Barcelona: Joaquín Sabaté Bel, 1998.
 Descriptores: ORDENACIÓN DEL TERRITORIO; PROYECTOS.

Santana, A. *Antropología y turismo. ¿Nuevas bordas, viejas culturas?* Barcelona: Ariel, 1997. 220 p.
 Descriptores: ANTROPOLOGÍA; DEFINICIÓN; TIPOLOGÍAS.

Smith, V. (editor). *Hosts and guests: the anthropology of tourism*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1977. 462 p.
 Descriptores: ANTROPOLOGÍA; IMPACTOS; EMPLEO; RITUAL; CELEBRACIÓN; ENCUNTROS; IMPERIALISMO; DESTINO; TIPOLOGÍA; DESARROLLO TURÍSTICO; HISTORIA; ROLES; MOTIVACIÓN; ESTEREOTIPOS; DEFINICIÓN; ETNICIDAD.

Smith, V.; Eadington, W. *Tourism alternatives*. Chichester: John Wiley and Sons, 1992. 253 p.
 Descriptores: TURISMO ALTERNATIVO; IMPACTOS; DESARROLLO SOSTENIBLE; AUTENTICIDAD; GESTIÓN; TIPOLOGÍA; PRODUCTO; DEFINICIÓN; HISTORIA; RECURSOS; PARTICIPACIÓN.

Veblen, T. *Theory of the leisure class* (edición original de 1899). Nueva York: The New American Library, 1953. 447 p.
 Descriptores: OCIO; CLASE OCIOSA; TEORÍA.

Vera Rebollo, J. F. (coordinador). *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel, 1997. 435 p.
 Descriptores: DEFINICIÓN; TEORÍA; ANÁLISIS GEOGRÁFICO REGIONAL.

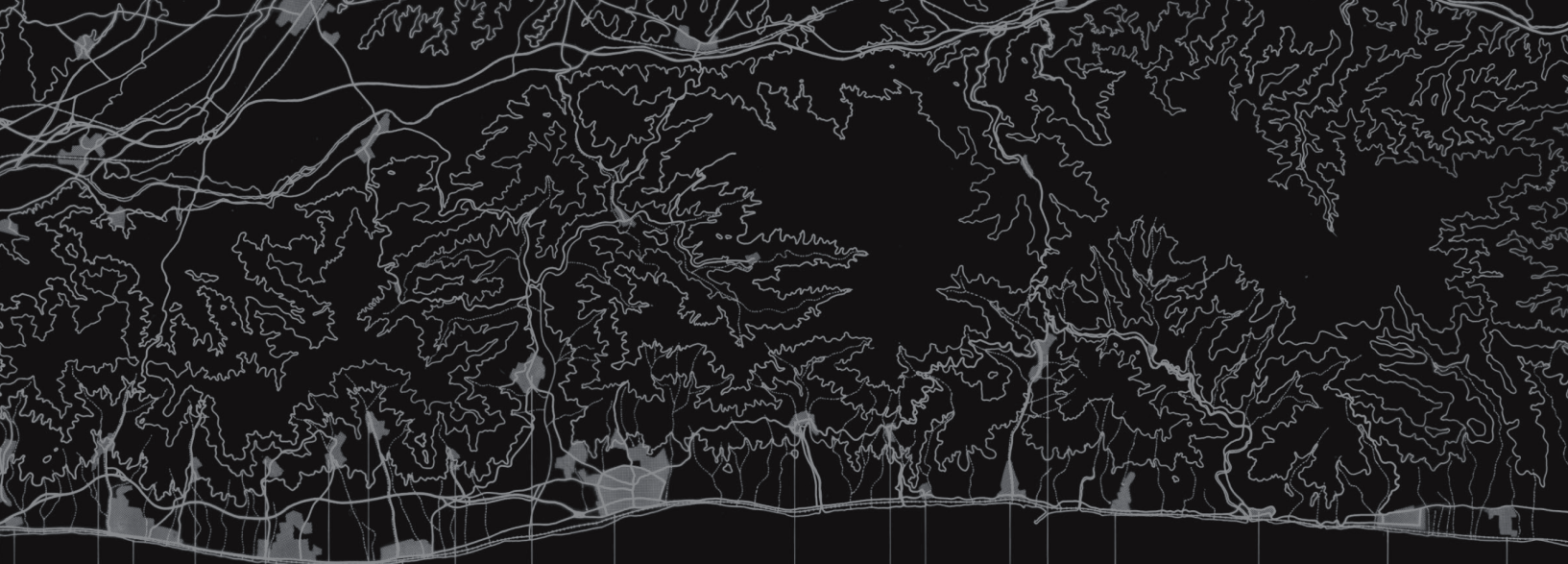
Wackermann, G. *Le tourisme international*. París: Armand Colin, 1988. 279 p.
 Descriptores: HISTORIA; ECONOMÍA.

Wackermann, G. *Tourisme & transport*. París: SEDES, 1993. 279 p.
 Descriptores: TRANSPORTE; MOVILIDAD ESPACIAL.

Wackermann, G. *Loisir et tourisme*. París: SEDES, 1994. 271 p.
 Descriptores: TRANSPORTE; MOVILIDAD ESPACIAL.

Wahab, S. E. A. *Tourism management*. Londres: Tourism International Press, 1975. 180 p.
 Descriptores: TIPOLOGÍA; GESTIÓN; ADMINISTRACIÓN.

Wahab, S.; Crampon, L. J.; y Rothfield, L. M. *Tourism marketing*. Londres: Tourism International Press, 1976. 273 p.
 Descriptores: MARKETING.



Ricard Pié Ninot. Arquitecto por la Escuela de Arquitectura de Barcelona (1971). Profesor universitario en la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) desde 1975. Catedrático de Urbanismo y Ordenación del territorio desde 2008. Director de la Escuela de Arquitectura del Vallès (UPC) (1999-2002) y director-fundador de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Málaga (UMA) (2005-2008). Actualmente, Director del Instituto “Habitat, Turismo, Territorio” (UPC-UMA). Director de Servicios de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Barcelona (1989-1992). Presidente de la *Societat Catalana d’Ordenació del Territori* (SCOT) (1993-2002). Patrón de la Fundación Politécnica de Catalunya (2002-2005). Patrón de la *Fundació Territori i Paisatge* (1997-2010). Actualmente, miembro del Consejo de Gobierno del *Consorci Institut d’Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona* y de la *Taula de Turisme de Catalunya*. Redactor del Plan General Metropolitano de Barcelona (1969-1972) y director de diversos planes de ordenación urbanística. *Premi Catalunya de Urbanisme* (IEC-SCOT) 2003 y 2011, por los planes de ordenación urbanística de Torroella de Montgrí y de Igualada. *Premio de Investigación en Urbanismo* de la XI Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo 2010 por el *Pla de l’Habitatge de Catalunya*.

Carlos Jesús Rosa Jiménez. Dr. Arquitecto por la Universidad de Sevilla (2003) y Premio Extraordinario de Doctorado (2004). Arquitecto, especialidad de Edificación y Urbanismo (1996) por la E.T.S. Arquitectura de Sevilla. III *Premio Dragados al Mejor Proyecto Fin de Carrera* (1997). Becario FPDI de la Junta de Andalucía (1999-2003). Profesor ayudante de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Málaga (eAM’) desde 2007. Secretario de la eAM’ 2007-2010. Profesor Contratado Doctor en el área de Urbanística y Ordenación del Territorio desde 2011. Accésit del III *Premio de Innovación Educativa de la Universidad de Málaga* (2010). Actualmente, Subdirector del Instituto “Hábitat, Turismo, Territorio” (UPC-UMA). Ha impartido conferencias en cursos de doctorado internacionales y ha participado en numerosos proyectos de investigación autonómicos y nacionales, en la línea de turismo, desarrollo territorial y patrimonio histórico, entre los que destaca el proyecto de excelencia “Las piezas mínimas del Turismo” y el “Atlas del Turismo de la Costa del Sol”. Ha participado en contratos de investigación como la redacción del Plan Especial de Protección del Casco Histórico de Ronda.